ЗЕМСКІЯ ДОРОГИ

и

ДОРОЖНЫЯ СООРУЖЕНІЯ

ТИРАСПОЛЬСКАГО УѢЗДА

Херсонской губерніи.

По порученію Тираспольской Уѣздной Земской Управы

составилъ
Инженеръ-Технологъ В. Г. СОКОЛОВСКІЙ.



ОДЕССА.
„Славянская" типографія П. Хрисогелосъ, Полицейскій мостъ, домъ № 8-й.
1895.

ЗЕМСКІЯ ДОРОГИ

и

ДОРОЖНЫЯ СООРУЖЕНІЯ

ТИРАСПОЛЬСКАГО УѢЗДА

Херсонской губерніи.

По порученію Тираспольской Уѣздной Земской Управы

составилъ

Инженеръ-Технологъ В. Г. СОКОЛОВСКІЙ.



ОДЕССА.

„Славянская“ типографія Н. Хрисогелосъ, Полицейскій мостъ, домъ № 8-й.

1895.

Дозволено цензурою. — Одесса, 5-го Сентября 1895 года.



ПРЕДИСЛОВІЕ.

Настоящій трудъ составленъ по порученію Тираспольской Земской Управы и имѣетъ цѣлью заполнить по возможности, давно уже ощущаемый недостатокъ въ общемъ описаніи всѣхъ дорожныхъ сооруженій уѣзда и произведенныхъ для ихъ поддержки ремонтовъ и перестроекъ, а также и всѣхъ другихъ работъ по устройству и исправленію дорогъ, съ указаніемъ стоимости сооруженій и расходовъ, понесенныхъ по этому отдѣлу земскаго хозяйства. Подобное описаніе одинаково важно и для земскаго дѣятеля и для техника, завѣдывающаго сооруженіями. Для перваго оно даетъ болѣе или менѣе цѣльную картину всего сдѣланнаго въ данномъ направленіи, а сопоставленіе цифръ расходовъ по годамъ или по отдѣльнымъ сооруженіямъ, и по отношенію къ общему бюджету, могутъ дать важныя, въ хозяйственномъ отношеніи, указанія насколько тяжело ложатся на населеніе расходы по содержанію и устройству путей и въ какой мѣрѣ цѣлесообразно они производились, по сравненію съ достигнутыми результатами. Для техника, въ особенности если онъ человѣкъ новый, подобное описаніе безусловно необходимо, такъ какъ указывая на недостатки въ конструкціи и способахъ постройки существующихъ уже сооруженій и выясняя вліяніе мѣстныхъ разрушительныхъ факторовъ на продолжительность ихъ службы, позволитъ, воспользовавшись опытомъ прошлаго, избѣжать повторенія бывшихъ уже ошибокъ и тѣмъ избавить Земство отъ непроизводительныхъ расходовъ. Въ настоящемъ очеркѣ приведено описаніе всѣхъ сооруженій въ уѣздѣ, которыя находятся и находились въ вѣдѣніи Земства. Помимо описанія сооруженій въ томъ видѣ, какъ они существуютъ въ данный моментъ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда сооруженіе перестраивалось заново съ измѣненіемъ конструкціи, или-же къ нему дѣлались пристройки, приведено также и описаніе его въ первоначальномъ видѣ. Описаніе всѣхъ ремонтовъ и перестроекъ составлено по каждому сооруженію въ хронологическомъ порядкѣ, по годамъ, причемъ, по возмож-

ности, во всѣхъ случаяхъ приведены и мотивы, которыми они были вызваны. Къ сожалѣнію, отсутствіе въ дѣлахъ Управы нѣкоторыхъ смѣтъ, плановъ и другихъ документовъ, относящихся къ исторіи сооруженій въ періодъ 60-хъ и 70-хъ годовъ, непозволило выполнить этого во всемъ предположенномъ объемѣ.

Кромѣ описанія сооруженій сдѣлано также и описаніе дорогъ, на которыхъ онѣ находятся. Въ этихъ описаніяхъ указывается на направленіе дорогъ, свойства грунта, размѣры и особенности проходимыхъ дорогами балокъ и овраговъ; намѣчены мѣста, гдѣ болѣе необходимо устройство новыхъ сооруженій и сдѣланы краткія характеристики ихъ экономическаго значенія. Остальныя дороги въ уѣздѣ не разсматривались, такъ какъ это значительно расширило-бы предположенную нами задачу — дать общій обзоръ только того, что было сдѣлано Земствомъ Тираспольскаго уѣзда въ періодъ его тридцатилѣтняго существованія, тѣмъ болѣе, что всѣ расходы Земства относились лишь къ дорогамъ, которыя помѣщены въ описаніи.

Уже, самъ по себѣ, тотъ фактъ, что заботы Земства относились только къ этимъ дорогамъ, указываетъ на преимущественное значеніе ихъ въ экономическомъ отношеніи для уѣзда, на то, что сама жизнь выдвигала ихъ, такъ сказать, на первый планъ. Дорогъ, вошедшихъ въ это описаніе, всего десять и общее протяженіе ихъ равняется 367 верстамъ. На этихъ дорогахъ находится 34 разнаго рода сооруженій, стоимость которыхъ можетъ быть опредѣлена, примѣрно, отъ 60 до 70 тысячъ рублей. Весь расходъ Земства на устройство и исправленіе дорогъ и сооруженій на нихъ за періодъ съ 1868 по 1895 годъ, включительно, равняется 113.389 руб. 12 коп. Стоимость сооруженій, перешедшихъ отъ казны въ вѣдѣніе Земства, опредѣлена въ 51.300 рублей, однако слѣдуетъ замѣтить, что эта цифра получена расцѣнкою ихъ сообразно съ цѣнами послѣдняго десятилѣтія, такъ какъ о дѣйствительной ихъ стоимости никакихъ свѣдѣній не имѣется. Изъ числа этихъ сооруженій большая часть перестроена Земствомъ совершенно заново, нѣкоторыя уничтожены за ненадобностью и въ первоначальномъ своемъ видѣ сохранилось до настоящаго времени не болѣе пяти, стоимость которыхъ не превышаетъ 8 — 9 тысячъ рублей. Въ прилагаемой при этомъ таблицѣ показаны всѣ расходы по исправленію дорогъ, постройкѣ и ремонту сооруженій. Для каждаго сооруженія и для каждой дороги, въ отдѣльности, выведены общіе итоги, какъ по отдѣльнымъ годамъ, такъ и общіе—за всѣ года; точно также выведены для каждаго года общіе итоги расходовъ по всѣмъ дорогамъ.

Въ такомъ видѣ таблица даетъ наглядное представленіе о дѣятельности Земства по отношенію къ устройству дорожныхъ сообщеній въ уѣздѣ и позволяетъ дѣлать заключенія о характерѣ и направленіи этой дѣятельности. Кромѣ таблицы расходовъ прилагается еще карта уѣзда, на которой указано направленіе всѣхъ болѣе важныхъ въ экономическомъ отношеніи дорогъ и означены мѣста, на которыхъ устроены сооруженія.

В. Соколовскій.

ЗЕМСКІЯ ДОРОГИ

и

ДОРОЖНЫЯ СООРУЖЕНІЯ

Тираспольскаго уѣзда Херсонской губерніи.

I. Тираспольско-Дубоссарскій почтовый трактъ.

Тираспольско-Дубоссарскій почтовый трактъ служитъ для сообщенія между городами Тирасполемъ, Григоріополемъ и Дубоссарами. Это есть грунтовая дорога протяженіемъ въ 58 верстъ при ширинѣ дорожной полосы въ 20 саженей. Проходя по возвышенной части лѣваго берега рѣки Днѣстра, дорога соединяетъ почти по прямой линіи указанные города, причемъ нигдѣ не удаляется отъ рѣки болѣе 9—10-ти верстъ. Такое положеніе дѣлаетъ ее магистралью, къ которой сходятся всѣ дороги отъ поселеній, густо покрывающихъ извилистые берега рѣки. Грузы направляются въ Тирасполь къ станціи желѣзной дороги или-же въ Григоріополь и Дубоссары для погрузки на баржи и галёры. Отъ Тирасполя идутъ, въ свою очередь, всѣ товары, потребные для мѣстнаго населенія. Непрерывная цѣпь садовъ и виноградниковъ по берегу Днѣстра, плодородная почва, зажиточное и трудолюбивое населеніе, состоящее по преимуществу изъ молдаванъ, служатъ источниками весьма оживленнаго торговаго движенія и дѣлаютъ трактъ важнымъ въ экономическомъ отношеніи. Помимо сказаннаго, дорога служитъ какъ почтовый трактъ между Тирасполемъ, Григоріополемъ и Дубоссарами. По ней проведенъ телеграфъ, и почтово-телеграфныя станціи находятся въ упомянутыхъ городахъ, равно какъ и земскія почтовыя станціи. Дорога проходитъ черезъ слѣдующіе населенные пункты: а) на 15-й верстѣ отъ Тирасполя,—сел. Малоешты № 1-й съ волостью, земскою и казенною почтовыми станціями; б) на 30-й верстѣ—сел. Ташлыкъ съ волостью и смежное съ нимъ сел. Бутыри съ земскою почтовою станціею; в) на 40-й верстѣ—гор. Григоріополь и г) на 57-й верстѣ—сел. Лунгу съ волостію, составляющее предмѣстье гор. Дубоссаръ. По топогра-

фическому положенію дорога можетъ быть причислена къ нагорнымъ, такъ какъ почти на всемъ своемъ протяженіи проходитъ по возвышенной террасѣ, ограничивающей лѣвый берегъ долины Днѣстра. На 6-й верстѣ отъ Тирасполя дорога пересѣкается балкою Красный Яръ; балка неглубокая, съ пологими спусками и во время половодія и дождей не имѣетъ настолько сильнаго теченія, чтобы препятствовать проѣзду. На 10-й верстѣ находится балка Чумацкая; эта балка довольно глубокая, и по ней иногда идетъ настолько большая вода, что проѣздъ становится опаснымъ. На балкѣ существуютъ слѣды когда-то бывшаго сооруженія, и въ настоящее время земство имѣетъ въ виду устройство здѣсь моста. На 15-й верстѣ, при въѣздѣ въ сел. Малоешты, дорога переходитъ балку Комаровку. Русло балки не широкое, но съ крутыми, обрывистыми берегами; въ немъ отъ множества ключей и родникомъ имѣется постоянное теченіе въ видѣ небольшаго ручейка. Въ половодіе и послѣ ливней русло переполняется и обращается въ бурный потокъ. Черезъ эту балку устроенъ мостъ. На 18-й верстѣ дорога пересѣкается отвершкомъ балки Комаровки; на 21-й и 23-й отвершками балки Долы; всѣ эти балки неглубоки, съ пологими спусками и ѣзды не затрудняютъ. На 30-й верстѣ, при въѣздѣ въ селеніе Ташлыкъ, дорога подходитъ къ берегу Днѣстра и по крутому мощеному спуску опускается въ балку Темушъ, въ мѣстѣ сліянія ея съ балкою Рубаловой. Обѣ балки очень глубоки, съ крутыми, обрывистыми берегами и имѣютъ постоянное теченіе отъ источниковъ. Черезъ балку устроенъ мостъ. Во время разливовъ Днѣстра, балки, въ томъ мѣстѣ, гдѣ находится мостъ и и выше, заливаются рѣкою. Съ 37-й версты дорога пологимъ, версты въ двѣ длиною, Чумацкимъ спускомъ переходитъ въ лиманъ, образуемый балками Черница и Черная Долина, на 39 верстѣ, при въѣздѣ въ Григоріополь. Лиманъ имѣетъ протяженіе около версты и во время разливовъ Днѣстра заливается рѣчною водою. Въ обходъ лимана проведена къ востоку, подъ гору, дорога и устроены мосты: одинъ, при въѣздѣ въ городъ, черезъ балку Зимнову, отвершекъ Черной Долины, а другой, въ срединѣ города, черезъ Черную Долину. Объѣздомъ и мостами пользуются только, когда лиманъ затопляется. На 45-й верстѣ дорога переходитъ черезъ балку Тамашлыкъ, саженяхъ

въ 100—150-ти выше впаденія ея въ Днѣстръ. Балка имѣетъ постоянное теченіе и заливается рѣкою. Через нее построена дамба съ двумя мостами. На 53-ей верстѣ дорога спускается, по такъ-называемому карантинному спуску, въ долину Днѣстра, по которой и проходитъ до Дубоссаръ. Карантинный спускъ имѣетъ не болѣе 150 саженей длины, при высотѣ болѣе 20-ти саженей. Верхняя часть его прорыта въ горѣ, и представляетъ узкій, мѣстами не шире 3-хъ саженей, проходъ, образовавшійся отъ раскопки земли и выломки камня для построекъ. Проѣздъ по спуску, вслѣдствіе крутизны его, затруднителенъ, а потому земствомъ въ 1874 году дорога была отведена къ востоку, начиная отъ 49-й версты, и устроенъ пологій спускъ съ горы въ разстояніи около версты отъ перваго. Такимъ обходомъ протяженіе дороги увеличилось на 659 саженей. Населеніе предпочитаетъ, однако, пользоваться первымъ спускомъ, прежде всего въ силу привычки, а затѣмъ, чтобы нѣсколько сократить путь и, главное, чтобы избѣжать длиннаго, болѣе версты, подъема, который, благодаря глинистой почвѣ, въ дождливое время дѣлается тяжелымъ для проѣзда. По роду и качеству грунта дорога распредѣляется слѣдующимъ образомъ. На первыхъ 25 верстахъ, отъ Тирасполя, почти сплошь преобладаетъ черноземъ съ примѣсью песка, только на склонахъ въ балки переходящій въ глину. Этотъ грунтъ довольно быстро высыхаетъ и не даетъ очень глубокой и вязкой грязи. Съ 25-й версты до сел. Ташлыка и далѣе до Чумацкаго спуска, на 37-й верстѣ, дорога становится хрящеватою и имѣетъ свойства природнаго шоссе; грязи на ней почти не бываетъ. Чумацкій спускъ, длиною около 2-хъ верстъ, глинистый и переходитъ въ заливаемый Днѣстромъ лиманъ на 40-й верстѣ, при въѣздѣ въ Григоріополь. Лиманъ шириною около версты съ песчано-иловатымъ грунтомъ. Въ обходъ его, какъ указано выше, устроена другая дорога. Въ самомъ Григоріополѣ и дальше, до балки Тамашлыка, на на 45-й верстѣ, дорога глинистая, въ дождливое время очень вязкая. Балку Тамашлыкъ дорога переходитъ по шоссированной дамбѣ и мощенымъ спускомъ подымается на гору, гдѣ идетъ до 50-й версты по хрящеватому грунту. Съ 50-й до 54-й версты грунтъ становится черноземнымъ съ примѣсью глины; на Карантинномъ спускѣ онъ каменистый, вслѣдствіе обнаженія ка-

меннаго пласта; обходной же спускъ глинистый. Съ 54-й версты до Дубоссаръ дорога идетъ долиною по иловатому песку. Этотъ грунтъ легко проницаемъ водою и не даетъ грязи; въ сухое-же время сильно разрыхляется.

Быстрый приростъ населенія, несомнѣнное развитіе экономическихъ и производительныхъ силъ края, по всей вѣроятности, въ недалекомъ будущемъ поставятъ на очередь вопросъ о коренномъ улучшеніи путей вообще и въ частности—вопросъ о шоссированіи Дубоссарскаго тракта.

Подробное описаніе всѣхъ сооруженій на этой дорогѣ, свѣдѣнія о времени постройки ихъ и стоимости, а также описанія послѣдующихъ ремонтовъ и перестроекъ и вообще всѣхъ работъ, произведенныхъ земствомъ, по устройству тракта, излагаются ниже.

Мостъ при въѣздѣ въ сел. Малоешты, на 15-й верстѣ отъ Тирасполя, черезъ балку Комаровку.

Описаніе сооруженія.

Мостъ деревянный, на каменныхъ устояхъ, пролетомъ въ $2^1/_2$ сажени. Устои и откосныя крылья сложены изъ бутоваго камня, на известковомъ растворѣ, съ обтескою лицевыхъ камней и расшивкою швовъ цементомъ. Русло между устоями вымощено бутовою плитою, на ребро, толщиною въ 12 вершковъ, съ заливкою швовъ цементнымъ растворомъ. Концы вымостки укрѣплены фундаментами шириною и глубиною по 1 аршину, сложенными на цементномъ растворѣ. Проѣзжая часть дубоваго лѣса и состоитъ: изъ 8-ми прогоновъ, изъ 6-ти вершковыхъ брусьевъ, двойнаго настила изъ $2^1/_2$ дюймовыхъ досокъ и перилъ изъ 4 вершковыхъ брусьевъ. Прогоны и нижній настилъ осмолены. Перила окрашены сѣрою масляною краскою. При мостѣ имѣются земляныя дамбы общею длиною въ 25 саженей и шириною, по верху, $3^1/_3$ сажени, съ полуторными откосами. На дамбахъ поставлены дубовыя, окрашенныя, надолбы. Ширина проѣзжей части моста, между перилами, и дамбъ, между надолбами, три сажени.

Время устройства въ этомъ мѣстѣ какого-бы то ни было сооруженія неизвѣстно. Съ нѣкоторою достовѣрностію его можно отнести ко времени открытія почтоваго тракта т. е. къ 20—30 годамъ столѣтія. Въ вѣдѣніе земства былъ принятъ въ 1864 году этотъ мостъ въ такомъ видѣ: устои каменные, но болѣе низкіе; проѣзжая часть состояла изъ пяти дубовыхъ, 7-ми верш-

ковыхъ прогоновъ, укрѣпленныхъ посрединѣ пролета дубовыми, 6-ти вершковыми сваями, врытыми въ землю, съ дубовою по нимъ насадкою. Настилъ состоялъ изъ дубоваго накатника, засыпаннаго сверху, вершковъ на 12-ть, землею.

1. Въ 1871 году, во время весенняго половодія, были нѣсколько размыты откосныя крылья и фундаменты въ устояхъ, а также попорчены дамбы. Исправленіе было поручено члену управы И. Я. Павловскому, что и исполнено имъ хозяйств. способомъ въ 1872 году за 70 рублей. Описаніе ремонтовъ и перестроекъ. Время и стоимость ихъ.

2. Въ 1873 году производился хозяйственнымъ способомъ ремонтъ устоевъ и перилъ, поврежденныхъ весеннимъ разливомъ. Всего израсходовано 32 руб. 70 к.

3. Въ 1876 году, вслѣдствіе проливныхъ дождей, бывшихъ въ концѣ іюня мѣсяца, повреждены устои и откосныя крылья и размыты дамбы. Работы по исправленію моста было поручено произвести, хозяйственнымъ способомъ, члену управы Лабутину, согласно смѣтѣ инженера Казанли. По недостатку времени ремонтъ не могъ быть произведенъ въ томъ-же году, исправлена была только проѣзжая часть, чтобы не затруднять проѣзда. Остальныя-же работы были закончены въ 77 году. Всего израсходовано было 98 рублей.

4. Въ 1881 году производился ремонтъ перилъ и проѣзжей части моста и дамбъ, хозяйств. способомъ, за 19 руб.

5. Въ 1883 году, во время весенняго половодія и отъ дождей, устои были настолько размыты, что потребовалась капитальная перестройка ихъ. Эта работа, согласно смѣтѣ, составленной инженеромъ Александровымъ, была сдана съ подряда Бѣлобородову, мѣстному подрядчику изъ Дубоссаръ, за 362 р., но, при окончаніи работъ въ 84 году, количество ихъ оказалось больше, чѣмъ показано въ смѣтѣ. Согласно ходатайству подрядчика, и по провѣркѣ работъ и смѣты губернскимъ инженеромъ Леговичемъ, губернская управа разрѣшила выдать подрядчику еще 89 р. 59 к. Всего-же было израсходовано 451 р. 59 к.

6. Въ 1884 году инженеромъ Соколовскимъ была составлена смѣта на удлиненіе откосныхъ крыльевыхъ стѣнъ, на сумму 80 р. 02 к. Въ то же время детальный осмотръ моста показалъ, что деревянная проѣзжая часть пришла въ негодность, а также и выяснилось, что существовавшій посрединѣ пролета быкъ

изъ толстыхъ дубовыхъ бревенъ служитъ причиною постоянной порчи моста, такъ какъ задерживаетъ сносимые водою: ледъ, обледенѣлый снѣгъ, солому, сѣно и проч., устраиваетъ передъ мостомъ плотину, причемъ вода, сжатая въ крутыхъ берегахъ, проходитъ по верхъ моста и силою напора разрушаетъ его. Въ виду подобныхъ обстоятельствъ, уѣздною управою было рѣшено пріостановиться съ удлиненіемъ крыльевъ и поручено выработать проэктъ и смѣту устройства новой проѣзжей части, безъ подпорнаго быка. Работы, по составленнымъ Соколовскимъ проэкту и смѣтѣ, были сданы съ подряда Бѣлобородову въ 1886 году.

Устройство новой проѣзжей части, согласно приведенному вначалѣ описанію, *устройство каменнаго лотка между устоями, удлиненіе откосныхъ крыльевыхъ стѣнокъ, исправленіе дамбъ и постановка на нихъ надолбъ* было исполнено въ 87 году за 666 р. 43 к.

7. Въ 1890 году производился мелкій ремонтъ моста и дамбы подрядчикомъ Леоновымъ за 21 р. 46 к., причемъ сдѣлано замещеніе дамбъ, при въѣздѣ на мостъ, съ обѣихъ сторонъ, по длинѣ въ одну сажень.

Описаніе сооруженія.

Огражденіе дороги дубовыми надолбами. На 15-й верстѣ, при въѣздѣ въ сел. Малоешты, грунтовой спускъ въ балку Комаровку, со стороны Тирасполя, огражденъ на протяженіи 120-ти саженей дубовыми надолбами. Надолбы изъ 5-ти вершковыхъ бревенъ, высотою въ $1/2$ сажени, окрашены сѣрою масляною краскою. Комли, въ землѣ, врыты тоже на $1/2$ сажени и обуглены. Это огражденіе устроено въ виду безопасности ѣзды, такъ какъ съ западной стороны дороги находятся глубокія промоины, въ которыя ночью легко можно было попасть.

Надолбы поставлены тирасп. мѣщаниномъ Арономъ Молдавскимъ, взявшимъ эту работу съ подряда въ 71 году, за 243 руб. 25 коп.

1. Въ 1887 году *поставлено 20 штукъ* новыхъ надолбъ, вмѣсто старыхъ сгнившихъ, на что израсходовано 40 р.

Описаніе сооруженія

Мощеный спускъ въ балку Темушъ, со стороны Тирасполя, на 30-й верстѣ, при въѣздѣ въ сел. Ташлыкъ. Мостовая имѣетъ длину 185 саженей и начинается, снизу отъ моста черезъ балку. Ширина мостовой 4 сажени. Поперечная профиль выпуклая, съ подъемомъ въ $1/30$; съ обѣихъ сто-

ронъ устроены мощеные лотки для отвода воды, шириною по $^1/_2$ сажени. Продольный уклонъ мостовой около 0,08. Съ восточной стороны спуска находятся глубокіе, съ отвѣсными почти краями, овраги, образовавшіеся отъ раскопки земли для добыванія камня. Чтобы воспрепятствовать дальнѣйшему расширенію этихъ овраговъ и размыву спуска, въ верхней части его произведена планировка мѣстности, для отвода воды отъ ближайшаго къ мостовой оврага. Вершина оврага закрѣплена каменною стѣнкою длиною въ 5 саженей, высотою, отъ основанія, 5 аршинъ и средней шириною 1 аршинъ. Стѣнка сложена изъ крупной буговой плиты на известковомъ растворѣ, съ расшивкою швовъ цементомъ. Вдоль спуска, по краю лотка, также устроена каменная стѣнка толщиною въ 12 вершковъ, на известковомъ растворѣ, съ цѣлью закрѣпить край оврага и недопустить водѣ переливаться изъ лотка въ оврагъ. Верхняя, наружная, часть этой стѣнки, въ настоящее время, разрушена скотомъ и мѣстными жителями, но, будучи занесена камнемъ, пескомъ и землею, заросла травою и образовала довольно высокій и крѣпкій валъ, такъ что не требуетъ возобновленія. Въ двухъ мѣстахъ, на протяженіи 5-ти саженей, гдѣ оказались прорывы, стѣнка была возобновлена, промоины засыпаны и замощены. Въ нижней части спуска закрѣплена каменною стѣнкою, длиною въ 4 аршина, толщиною въ $1^1/_4$ аршина и высотою, отъ основанія, въ 4 аршина, небольшая поперечная промоина, при чемъ въ этой части расширенъ и углубленъ лотокъ.

Замощеніе спуска было произведено, по проэкту и смѣтѣ инженера Бутовича и подъ его наблюденіемъ, въ 1871 году, за 2058 руб. 81 коп.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ. Время и стоимость ихъ.

1. Въ 1872 году *возобновлена каменная стѣнка*, существовавшая ранѣе съ восточной стороны, вдоль спуска, инж. Бутовичемъ, на что израсходовано 180 р. 25 к.

2. 1874 году было произведено *исправленіе мостовой* подрядчикомъ Федотомъ Дмитріевымъ. Стоимость работъ равнялась 197 р. 50 к.

Въ 1876 году весенними дождями мостовая и лотки были сильно попорчены; Управа поручила произвести ремонтъ, хозяйственнымъ способомъ, своему предсѣдателю М. Ф. Павловскому, а за выходомъ его, члену Лабутину. Въ этомъ году и 1877-мъ

была произведена только часть исправленій на сумму 152 р. 50 коп.

3. *Ремонтъ мостовой и лотковъ* окончен въ 1878 г. Всего израсходовано было 384 р. 17 к.

4. Въ 1880 году производился *ремонтъ мостовой и дороги* вверху спуска, при въѣздѣ на мостовую, на сумму 90 рублей.

5. Въ виду значительной порчи мостовой въ верхней части спуска, а также для устраненія неудобствъ, какія представлялъ въѣздъ на мостовую по крутой, каменистой и постоянно покрытой глубокими выбоинами дорогѣ, инженеромъ Александровымъ были составлены проэктъ и смѣта перемощенія части мостовой вверху спуска и удлиненіе ея, со стороны Тирасполя, на 70 саженей, стоимостью въ 1017 рублей. Весною 1882 года работа была сдана съ подряда григоріопольскому мѣщанину Ткаченкѣ за 899 рублей. Въ началѣ іюля, когда почти половина работъ была окончена, сильный ливень, частью снесъ ее совершенно, частью-же размылъ и попортилъ. Не смотря на то, что подобное обстоятельство случилось, отчасти, по непредусмотрительности и неопытности подрядчика, начавшаго замощеніе снизу, а не сверху спуска, губернское земство постановило вознаградить его за понесенные убытки. Согласно осмотру специальной коммисіи и сдѣланному ею расчету, было выдано Ткаченкѣ 202 р. 20 коп.

Перемощеніе верхней части спуска и удлиненіе мостовой были закончены въ 1882 году, осенью, и на эти работы израсходовано 1101 р. 20 к.

6. Въ 1884 году сильными дождями былъ размытъ лотокъ съ восточной стороны, и внизу спуска образовалась глубокая промоина, поперегъ дороги, причемъ лотокъ и часть мостовой въ этомъ мѣстѣ были снесены Исправленіе, хозяйственнымъ способомъ, было поручено инжен. Соколовскому.

Перемощеніе вновь лотка съ восточной стороны; закрѣпленіе промоины, внизу спуска, каменною стѣнкою; засыпка и замощеніе промоины передъ этою стѣнкою исполнено въ 1894 году, за 76 рублей.

7. Въ 1885 году производилась *расчистка лотковъ*, занесенныхъ камнями и пескомъ, за 4 р. 65 к.

8. Въ 1888 году *перемощена вновь нижняя часть спуска*, пришедшая въ большую негодность, по длинѣ, начиная отъ моста, въ 75 саженей. Работа взята съ подряда Давидомъ Леоновымъ, за 589 р. 37 к.

9. Съ 1888 по 93 годъ производились *мелкіе ремонты мостовой въ верхней части спуска* и возобновлена часть размытой каменной стѣнки, вдоль спуска, по длинѣ въ 2 саж. Работы производились хозяйственнымъ способомъ и стоили, въ общемъ, 67 р. 72 к.

10. Въ 1892 году *закрѣпленъ оврагъ вверху спуска* постройкою каменной стѣнки длиною въ 5 саженей; *засыпана промоина на дорогѣ; произведено исправленіе и расширеніе дороги и возобновлена размытая часть продольной стѣнки*, по длинѣ въ 2 сажени Работы производились подрядчикомъ Бѣлобородовымъ за 200 руб.

11. Въ 1894 году *перемощена вновь верхняя часть спуска* по длинѣ въ 115 саженей. Работа производилась подрядчикомъ Тихоміровымъ за 620 рублей, и мелкій ремонтъ мостовой съ нижней части спуска сдѣланъ имъ-же за 37 р. 50 к. Всего израсходовано 657 р. 50 к.

Мостъ черезъ балку Темушъ, на 30-й верстѣ, при въѣздѣ въ сел. Ташлыкъ. Мостъ деревянный, на каменныхъ устояхъ, пролетомъ въ 6-ть саженей. Устои сложены изъ мѣстнаго бутоваго камня на известковомъ растворѣ, съ расшивкою швовъ цементомъ. Такъ какъ мостъ находится менѣе одной версты, выше впаденія балки въ Днѣстръ, то во время разливовъ заливается рѣкою, причемъ вода подымается иногда выше 2-хъ саженей, какъ это было, напр. лѣтомъ 1875-го года, въ виду чего проѣзжая часть и устои подняты на высоту $2^2/_3$ сажени. Фундаменты устоевъ глубиною въ $^2/_3$ сажени и основаны на сваяхъ и растверкѣ. Русло между устоями замощено лоткомъ изъ обтесанной бутовой плиты, толщиною въ 12 вершковъ, съ заливкою швовъ цементнымъ растворомъ. Концы лотковъ укрѣплены фундаментами, глубиною въ $^1/_2$ сажени и толщиною въ $1^1/_4$ арш. Съ низовой стороны конецъ лотка огражденъ рамою изъ дубовыхъ брусьевъ, укрѣпленной на сваяхъ, а также и обшивкою этихъ свай дубовыми пластинами, на глубину $^1/_2$ сажени. Проѣзжая часть состоитъ изъ 9-ти сосновыхъ прогоновъ, укрѣплен- Описаніе сооруженія.

ныхъ подбалками, подкосинами и подушками. Прогоны изъ 7×5 вершковыхъ брусьевъ, остальныя части изъ 5×5 вершк. брусьевъ. Настилъ двойной, дубовый: нижній—изъ 3-хъ вершковыхъ пластинъ, верхній—изъ вершковыхъ досокъ. Перила сосноваго лѣса окрашены. При мостѣ находятся земляныя дамбы общею длиною въ 43 сажени. Дамбы облицованы каменными стѣнками, сложенными на известковомъ растворѣ. Выше насыпи эти стѣнки образуютъ парапеты, высотою 1¼ аршина. Ширина проѣзжей части моста 4⅓ сажени, ширина дамбъ, между парапетами, 4⅙ сажени.

Время постройки моста въ точности неизвѣстно. Въ томъ видѣ, какъ онъ описанъ и существуетъ въ настоящее время, постройка была произведена, по расказамъ мѣстныхъ жителей, казною, въ періодъ 1858—62 годовъ, и въ такомъ же видѣ мостъ былъ принятъ въ вѣдѣніе земства въ 1864 г. До постройки же его, на этомъ мѣстѣ находился небольшой мостъ, пролетомъ въ 2 или 3 сажени, который неоднократно былъ разрушаемъ и сносимъ водою.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ. Время и стоимость ихъ.

Въ концѣ 60-хъ годовъ мостъ находился уже въ такомъ разрушенномъ состояніи, что земство поручило инженеру Бутовичу составить смѣту на капитальную перестройку его. Въ 1867 году была составлена смѣта, на сумму 3656 р. 24 к. и открытъ кредитъ.

1. *Ремонтъ настилки* производился, изъ суммъ назначенныхъ на перестройку, въ 1868 году, на сумму 29 р. 80 к.

2. Въ 1870 году была произведена *капитальная перестройка всего моста* подъ наблюденіемъ инженера Бутовича, хозяйственнымъ способомъ, за 3804 р. 58 к.

Въ 1875 году, вслѣдствіе проливныхъ дождей въ іюнѣ и іюлѣ мѣсяцахъ и сильнаго разлива Днѣстра, были подмыты устои, такъ что ростверки оказались обнаженными на ½ аршина, а сѣверная половина западнаго устоя имѣла подъ собою яму, глубиною до 2-хъ аршинъ, и держалась только полусгнившими ростверками и цементною связью остальной его части. Къ ремонту, по проэкту и смѣтѣ техника Заварзина, было приступлено въ октябрѣ того-же года.

3. *Поддѣлка фундаментовъ подъ размытые устои. устройство съ трехъ сторонъ, при обоихъ устояхъ, ка-*

менныхъ контрфорсовъ, для защиты отъ размыванія и настилка, на сухо, лотка между устоями; всѣ эти работы были произведены хозяйственнымъ способомъ, предсѣдателемъ управы М. Ф. Павлевскимъ въ 1875 году, за 682 руб. 26 коп.

4. Въ февралѣ 1876 года, наводненіемъ былъ поврежденъ сѣверный конецъ контрфорса у восточнаго устоя и вынесенъ лотокъ. Управа поручила инженеру Казали составить смѣту ремонтныхъ работъ; согласно составленной смѣтѣ было ассигновано 678 руб.

Исправленіе контрфорса; кладка вновь лотка на известковомъ растворѣ съ расшивкою швовъ цементомъ и, кромѣ того, сверхсмѣтныя работы *по исправленію перилъ, съ добавленіемъ новаго лѣса, и мелкій ремонтъ устоевъ* были исполнены членомъ управы Лабутинымъ хозяйственнымъ способомъ въ 1877 г., за 830 р. 80 к.

5. *Мелкій ремонтъ настилки моста* производился хозяйственнымъ способомъ въ 1881 г., за 33 р. 50 к.

Въ то-же время, при осмотрѣ моста, оказалось, что всѣ деревянныя части его настолько сгнили и пришли въ негодность, что необходимо немедленно приступить къ перестройкѣ ихъ заново. Согласно порученію Управы, инженеромъ Александровымъ была составлена смѣта на сумму 1847 р. 7 к.

6. *Установка новой фермы моста* хозяйственнымъ способомъ за 868 руб. 88 к. и *устройство новой настилки съ перилами,* отданныя съ подряда ташлыкскому крестьянину Андрею Завтуру и григоріопольскому мѣщанину Захарченкѣ за 989 руб., были окончены въ 82 году и обошлись земству съ разными канцелярскими расходами въ 1859 р. 57 к.

7. Въ 1883 году производилось *исправленіе дамбъ и замощеніе подъѣздовъ къ мосту* подрядчикомъ Леоновымъ, по смѣтѣ инженера Александрова, за 137 руб.

8. *Исправленіе, разрушенныхъ мѣстными жителями, каменныхъ парапетовъ при дамбахъ и перекрытіе ихъ крупнымъ плитнымъ камнемъ* на цементномъ растворѣ было исполнено, по смѣтѣ инженера Соколовскаго, подряд. Бѣлобородовымъ въ 1885 году, за 163 руб. 60 к.

Въ 1888 году, бывшими лѣтомъ проливными дождями и

разливомъ Днѣстра, подмыло южный, низовой конецъ восточнаго устоя, такъ что обнажились ростверки и сваи; кромѣ того, устроенные въ 77 году, контрфорсы оказались на половину разрушенными и, въ уцѣлѣвшихъ частяхъ, держались лишь цементною связью камней между собою и съ устоями, такъ какъ грунтъ изъ подъ нихъ былъ вымытъ, а сложенный тогда-же каменный лотокъ, еще ранѣе былъ вынесенъ водою. По порученію управы, инжен. Соколовскимъ были составлены проэктъ и смѣта: а) на огражденіе подмытой части устоя шпунтовою стѣнкою изъ дубовыхъ $2^1/_2$ вершковыхъ досокъ, по длинѣ въ $2^1/_2$ сажени и въ разстояніи $1^1/_4$ аршина отъ устоя, съ задѣлкою пространства за стѣнкою и подъ устоемъ каменною кладкою на цементномъ растворѣ и б) на устройство между устоями каменнаго лотка. Помимо предположенныхъ работъ, согласно распоряженію и указаніямъ члена управы Д. И. Берберова, было приступлено къ урегулированію теченія балокъ Темушъ и Рубаловой, при сліяніи которыхъ расположенъ мостъ. Въ балкѣ Рубаловой прорыто искусственное русло и устроены двѣ земляныя, замощеныя перемычки, для закрытія стараго, естественнаго русла, которое шло вдоль каменной стѣны, ограждающей дамбу, и подмывало какъ ее, такъ и устой, а также и для отвода нагорныхъ водъ, направлявшихся въ это русло. Въ мѣстѣ сліянія обѣихъ балокъ, русло было расширено и направлено параллельно пролету, противъ середины его.

9. *Укрѣпленіе подмытаго устоя и устройство каменнаго лотка, за 1123 р. 56 к. и регулированіе теченія балокъ*, за 203 р. 82 к. были произведены подрядчикомъ Бѣлобородовымъ въ 1889 году и обошлись земству всего въ 1337 рублей 38 коп.

Въ 1891 году сильными ливнями и разливами Днѣстра лотокъ, съ южной, низовой стороны, былъ размытъ, причемъ грунтъ изъ подъ него, состоящій изъ подвижнаго слоя хряща, толщиною болѣе 2-хъ саженей, лежащаго на каменномъ основаніи, былъ вымытъ и образовалась сплошная яма глубиною до сажени. Всѣ работы по регулированію теченія балокъ также были размыты и занесены иломъ.

10. *Возобновленіе размытой части лотка и укрѣпленіе его рамою изъ дубовыхъ брусьевъ, утвержденныхъ*

на сваяхъ, и обшивкою изъ дубовыхъ пластинъ, за 650 рублей; *устройство временнаго каменнаго тюфяка,* для предупрежденія дальнѣйшаго размыванія грунта, до начала производства работъ—за 30 рублей, и *возобновленіе разрушенныхъ работъ по регулированію теченія балокъ,* за 168 рублей; Всѣ эти работы, согласно проэкту и смѣтамъ инженера Соколовскаго, были произведены подрядч. Бѣлобородовымъ въ 1892 году и обошлись земству въ 848 рублей.

Мостъ черезъ балку Зимнпову, на 40-й верстѣ, при въѣздѣ въ гор. Григоріополь. Мостъ деревянный на каменныхъ устояхъ, пролетомъ $2^1/_3$ саженп. Устои сложены изъ мѣстнаго бутоваго камня на известковомъ растворѣ. Русло между устоями замощено лоткомъ изъ обтесанной бутовой плиты, толщиною въ 12 вершковъ, съ заливкою швовъ цементнымъ раствором. Концы лотка ограждены фундаментами глубиною и шириною въ 1 аршинъ, сложенными также на цементѣ. Проѣзжая часть дубоваго лѣса и состоитъ изъ пяти, 8-ми вершковыхъ бревенъ, «прогоновъ», съ уложенными по нимъ, сверху, поперечными 4-хъ вершк. балочками и двойнаго настила изъ $2^1/_2$ дюйм. досокъ. Перила дубовыя, окрашены сѣрою масляною краскою. При мостѣ имѣются земляныя дамбы общею длиною въ 15 саженей. Основаніе дамбъ съ западной, низовой, стороны ограждено плетнемъ, для защиты отъ порчи откосовъ скотомъ. На дамбахъ поставлены перила изъ еловаго лѣса. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ, между перилами, три сажени. Описаніе сооруженія.

Мостъ построенъ, по проекту инженера Соколовскаго, въ 1885 году. Работы производились подрядчикомъ Бѣлобородовымъ и стоили 828 руб. 45 к. Сооруженіе находится не на самой почтовой дорогѣ, а въ саженяхъ около 200 къ востоку, подъ горою. Мѣсто, по которому проходитъ трактъ отъ спуска, съ такъ-называемой Чумацкой горы, до города, на протяженіи около версты, низменно и во время разливовъ затопляется Днѣстромъ, причемъ становится иногда по цѣлымъ мѣсяцамъ настолько топкимъ, что всякая ѣзда прекращается. Это обстоятельство заставляло дѣлать объѣздъ дороги подъ горой, но здѣсь, при самомъ въѣздѣ въ городъ, путь пересѣкается балкой Зимниовой. Балка, обыкновенно сухая, благодаря большому уклону во время ливней внезапно переполняется, несетъ огромные камни, и

проѣздъ временно прекращается. Указанное неудобство перерыва ѣзды и бывшіе несчастные случаи, побудили земство приступить къ устройству моста. Мостомъ пользуются, обыкновенно, только во время грязи, причемъ, при проѣздѣ черезъ городъ, приходится переѣзжать еще деревянный, на каменныхъ устояхъ, мостъ черезъ балку Черная Долина. Этотъ мостъ построенъ и содержится на счетъ города.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

1. Въ 1889 году *устроенъ каменный лотокъ между откосными крыльевыми стѣнами, съ низовой стороны.* Первоначально лотокъ былъ сдѣланъ только между стѣнами устоевъ. Кладка произведена изъ обтесанной бутовой плиты, толщиною въ 12 вершковъ, съ заливкою швовъ цементомъ. Конецъ лотка огражденъ фундаментомъ глубиною и шириною въ 1 аршинъ. Работа производилась подрядчик. Леоновымъ и стоила 132 руб.

2. Съ 1888 по 93 годъ производились, разновременно, *исправленія дамбъ*, откосы которыхъ портились скотомъ, подрывались свиньями и во время дождей легко размывались. Съ низовой стороны, у подошвы насыпи, *поставленъ плетень* высотою въ 1 аршинъ и сдѣлана за нимъ земляная засыпка. На дамбахъ поставлены перила. Всѣ эти работы обошлись, въ общемъ, не свыше 80 рублей.

Описаніе сооруженія.

Каменныя стѣнки, въ количествѣ *четырехъ штукъ*, для закрѣпленія поперечныхъ промоинъ и огражденія дороги отъ размыванія. Три изъ нихъ находятся на 42-й верстѣ, при выѣздѣ изъ Григоріополя, и одна — на 44-й верстѣ. Стѣнки сложены изъ обтесанной бутовой плиты, на известковомъ растворѣ, съ расшивкою швовъ цементомъ. Общая длина ихъ 8 саженей, средняя толщина 1 аршинъ, «20 вершковъ въ основаніи и 12—вверху»; высота, отъ подошвы фундамента, трехъ ближайшихъ къ городу стѣнокъ, 5 аршинъ и дальней -— $3^1/_2$ аршина.

Отъ Григоріополя до балки Тамашлыка дорога проходитъ по искусственно расширенному, саженей до 15-ти, уступу крутой возвышенности лѣваго берега Днѣстра. Въ мѣстахъ, гдѣ устроены стѣнки, вода, сбѣгая по оврагамъ съ горы, переходила черезъ дорогу и размывала противуположный край ея, продолжая овраги далѣе внизъ. Согласно указаніямъ инженера Соко-

ловскаго, разновременно, въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ, насчетъ суммъ предназначенныхъ для мелкаго ремонта сооруженій, промоины были закрѣплены и засыпаны; кромѣ того производились земляныя работы, по исправленію продольной профили дороги и устройству стоковъ для нагорныхъ водъ, съ цѣлью предупредить дальнѣйшее образованіе промоинъ.

1. Въ 1885 году, около Григоріополя, были поставлены *двѣ стѣнки и засыпаны промоины*; работы производились подрядч. Бѣлобородовымъ, за 115 руб. 28 к.

2. Въ 1891 году построена *стѣнка* на 44-й верстѣ и произведены *земляныя работы для огражденія дороги отъ размыванія;* работы были исполнены подрядч. Леоповымъ за 212 рублей, а именно: за стѣнку 82 руб. и за земляныя работы 130 руб.

3. Въ 1891 году построена на 42-й верстѣ *третья стѣнка и удлинена одна изъ прежнихъ стѣнокъ;* работу производилъ подр. Бѣлобородовъ за 170 р.

Земляная дамба съъ двумя мостами на 45-й верстѣ, черезъ *балку Тамашлыкъ*, въ 5 верстахъ отъ г. Григоріополя. Описаніе сооруженія.

1. *Дамба* длиною въ 150 саженей, средней высотою $^3/_4$ сажени и шириною 3 саж., шоссирована хрящемъ, залежи котораго находятся въ недалекомъ разстояніи. Подошвы откосовъ вдоль всей дамбы обсажены густымъ рядомъ вербъ.

2. *Мостъ № 1*, ближайшій къ Григоріополю, въ 40 саженяхъ отъ начала дамбы, деревянный, на каменныхъ устояхъ, пролетомъ $3_{,22}$ сажени. Устои и откосныя крыльевыя стѣны сложены изъ мѣстнаго бутоваго камня на известковомъ растворѣ. Проѣзжая часть дубоваго лѣса и состоитъ изъ семи прогоновъ и двойнаго настила. Прогоны изъ 6-ти вершковыхъ брусьевъ, нижній настилъ изъ $2^1/_2$ вершковыхъ пластинъ, верхній изъ 2 дюймовыхъ досокъ. Перила изъ 4 вершковыхъ брусьевъ, окрашены сѣрою масляною краскою. Прогоны, по срединѣ пролета, подперты пятью 6-ти вершковыми дубовыми столбами, врытыми въ землю, съ дубовою по нимъ насадкою. Ширина проѣзжей части, между перилами, 3 сажени. Мостъ устроенъ черезъ боковой протокъ балки.

3. *Мостъ № 2*, въ разстояніи 90 саженей отъ перваго,

деревянный, на каменныхъ устояхъ, пролетомъ $3_{,12}$ сажени Устои и откосныя крылевыя стѣны сложены изъ бутоваго камня на известковомъ растворѣ. Русло между устоями и крыльями замощено лоткомъ изъ обтесанной бутовой плиты толщиною въ 12 вершковъ, съ заливкою швовъ цементнымъ растворомъ. Концы лотка ограждены фундаментами глубиною $1\frac{1}{4}$ аршина и толщиною въ 1 аршинъ, сложенными на цементномъ растворѣ. Проѣзжая часть дубоваго лѣса и состоитъ изъ ординарнаго настила, уложеннаго по восьми прогонамъ изъ 6-ти вершковыхъ брусьевъ, укрѣпленныхъ подушками. Настилъ изъ 3-хъ вершковыхъ пластинъ, засыпанъ сверху слоемъ хряща толщиною до 5-ти вершковъ. Перила изъ 4-хъ вершковыхъ брусьевъ, окрашены сѣрою масляною краскою. Ширина проѣзжей части моста, между перилами, $3\frac{1}{3}$ сажени. Мостъ построенъ черезъ главное русло балки.

Въ томъ видѣ, въ которомъ описанныя сооруженія существуютъ въ настоящее время, они устроены земствомъ въ 1872 и 1877 годахъ. Первоначально существовалъ и былъ принятъ земствомъ въ свое вѣдѣніе только мостъ № 2. Мостъ былъ одинаковой конструкціи съ существующимъ, но ниже на 1 аршинъ, и при немъ имѣлись дамбы общею длиною не болѣе 30-ти саженей. Время устройства этого моста неизвѣстно, однако есть основанія отнести его ко времени открытія тракта, т. е. къ началу настоящаго столѣтія, такъ какъ балка и въ настоящее время имѣетъ постоянное теченіе, въ прежнее-же время, когда она была покрыта лѣсами, представляла изъ себя небольшую рѣчку, а такъ какъ не существуетъ болѣе удобнаго объѣзда, то устройство сооруженія во всякомъ случаѣ было необходимо для возможности проѣзда.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

1. Въ 1869 году Управа поручила члену своему И. Я. Павловскому ремонтировать хозяйственнымъ способомъ мостъ № 2, деревянныя части котораго пришли въ негодность. *Постановка новыхъ перилъ и замѣна сгнившихъ прогоновъ и настила* новыми были произведены въ томъ-же году и стоили 192 р. 42 коп.

2. Въ 1871 г. мостъ и дамбы были попорчены весеннимъ половодіемъ. Исправленіе, хозяйственнымъ способомъ, производилось чл. Управы И. Я. Павловскимъ. *Размытыя части дамбъ возобновлены; настилъ засыпанъ слоемъ хряща;*

исправлены перила и подделаны концы разрушенныхъ откосныхъ крыльевъ. Работы стоили 55 руб.

Въ 1871 г. Управа поручила инженеру Бутовичу составить проектъ сооруженія, которое далъ-бы возможность безпрепятственнаго проѣзда черезъ балку во всякое время, такъ какъ существующій мостъ съ дамбами не могъ удовлетворять этому условію, во первыхъ потому, что, имѣя малый пролетъ, не пропускалъ свободно всей воды, шедшей по балкѣ во время половодія и она разливалась вокругъ; а затѣмъ, находясь въ разстояніи не болѣе ста саженей отъ р. Днѣстра, заливался въ разливы рѣкою, причемъ вода покрывала и самый мостъ и всю балку, по ширинѣ до 150 саженей, имѣя мѣстами глубину до 2-хъ аршинъ. Выработанный Бутовичемъ проектъ постройки дамбы черезъ балку, длиною въ 130 саженей и высотою въ $^3/_4$ саж., а также устройства въ этой дамбѣ новаго моста пролетомъ въ $3,_{22}$ сажени, для пропуска всей свободной воды, не проходящей черезъ первый мостъ, всего на сумму 3546 руб. 56 к., былъ представленъ на утвержденіе уѣзднаго и губернскаго собраній, которыми постройка утверждена и открытъ кредитъ въ указанной суммѣ.

3. 1872 году Управа поручила инженеру Бутовичу произвести хозяйственнымъ способомъ *постройку дамбы и моста № 1,* согласно утвержденному проекту. Работы были закончены имъ осенью того же года и обошлись въ 3465 руб. 60 к.

Въ 1873 году Управа постановила не производить замощенія дамбы, какъ это было предположено по проекту и на что было исчислено по смѣтѣ 1060 р., а заключила условіе съ лунговскимъ крестьяниномъ Федоромъ Дмитріевымъ на сумму 300 р., въ томъ, что Дмитріевъ обязуется въ теченіи 10-ти лѣтъ поддерживать дамбу въ исправности шоссировкою ея хрящемъ, изъ находящихся въ недалекомъ разстояніи, не болѣе 2-хъ верстъ, залежей, за ежегодную плату въ 30 рублей.

4. Въ 1874 году уплочено было Дмитріеву за *шоссировку дамбы 30 рублей* и на исправленіе испорченныхъ перилъ моста израсходовано 20 руб., а всего 50 руб.

5. Въ 1875 году производился ремонтъ моста № 2-й, а именно: *замѣна одного сгнившаго прогона новымъ* и мелкія

исправленія настила за 15 р. 35 к. и *шоссировка дамбы* за 30 рублей. Всего израсходовано 45 р. 35 к.

Въ 1876 году весеннимъ разливомъ Днѣстра вся деревянная проѣзжая часть моста № 2-й была снесена; фундаменты устоевъ и крыльевъ подмыты; крылья, а частью и устои разрушены; дамба залита водою и откосы размыты. По порученію Управы, инженеромъ Казапли были проектированы слѣдующія работы: а) при мостѣ № 2-й: *поддѣлка фундаментовъ устоевъ и крыльевъ; возобновленіе крыльевъ и исправленіе устоевъ съ поднятіемъ ихъ* на 1 аршинъ *выше*; *замощеніе русла между устоями лоткомъ толщиною въ 12 вершковъ*, сложеннымъ на известковомъ растворѣ съ расшивкою швовъ цементомъ; *постановка новыхъ дубовыхъ прогоновъ и ординарной настилки* изъ дубовыхъ пластинъ съ засыпкою ея хрящемъ *и установка вновь старыхъ перилъ съ исправленіемъ ихъ*.

б) При мостѣ № 1-й: *укрѣпленіе прогнувшихся прогоновъ 5-ю дубовыми 6-ти вершковыми* столбами, врытыми въ землю, съ дубовою по нимъ насадкою и *перемѣна части сгнившаго верхняго настила* и в) *поднятіе дамбы между мостами*, на протяженіи 90 саженей, на среднюю высоту въ $0,_{25}$ сажени; *исправленіе откосовъ; огражденіе дамбы посадкою вербъ и постановка у подошвы откосовъ плетня.*

6. Всѣ указанныя работы Управа поручила произвести хозяйственнымъ способомъ предсѣдателю своему М. Ф. Павловскому, а за выходомъ его, члену Лабутину. Работы начаты были лѣтомъ 1876 года, но за недостаткомъ времени не были окончены и продолжались весною 1877 года. Всего было израсходовано: а) на исправленіе и поднятіе дамбъ—270 р. 65 к.; б) на посадку вербъ и постановку плетня 120 р.; в) за работы и матеріалы по исправленію мостовъ 594 р. 58 к. Всего 985 р. 23 коп.

г) Уплочено Дмитріеву, по условію, за содержаніе дамбъ въ исправности, за 1876 и 77 годы, 60 рублей.

7. Въ 1881 г. производились *мелкія исправленія мостовъ*, на что израсходовано 9 рублей и уплочено Дмитріеву за содержаніе дамбъ, съ 1878 по 81 годъ, 120 руб. Всего-же израсходовано за эти годы—129 руб.

8. Въ 1882 году уплочено Дмитріеву 30 руб. и за мелкій ремонтъ мостовъ 9 р. 80 к. Всего 39 р. 80 к.

9. Въ 1883 году были произведены:

а) *замѣна сгнившихъ сосновыхъ прогоновъ и настилки моста № 1-й;*

б) *устройство между устоями моста № 2-й каменнаго лотка* толщиною въ 12 вершковъ, на известковомъ растворѣ съ расшивкою швовъ цементомъ, вмѣсто вынесеннаго разливомъ 80-го года стараго лотка, который былъ устроенъ въ 1877 году;

в) *исправленіе устоевъ и откосныхъ крыльевыхъ стѣнокъ моста № 2-й.*

и г) *исправленіе дамбы.* Эти работы, по смѣтамъ, составленнымъ инженеромъ Александровымъ, были сданы: первая — дубоссарскому мѣщанину Мойсею Ткаченкѣ за 402 р. 50 к., съ тѣмъ, что въ его пользу остается весь старый лѣсъ послѣ разборки; остальныя-же работы при мостѣ № 2-й и исправленіе дамбы отдано подрядчику Леонову за 237 руб. 25 к. Всѣ работы осенью были закончены и обошлись въ 639 р. 75 к.; кромѣ того уплочено Дмитріеву за содержаніе дамбы 30 рублей. Всего-же израсходовано 669 руб. 75 коп.

10. Въ 1884 году уплочено Бѣлобородову за *исправленіе дамбы* 30 руб.

11. Въ 1885 году былъ построенъ между устоями моста № 2-й *новый лотокъ*, вмѣсто прежняго, который былъ устроенъ въ 83 году и снесенъ водою въ 84 году. Лотокъ устроенъ, по проекту инженера Соколовскаго, изъ каменныхъ плитъ толщиною въ 12 вершковъ съ заливкою швовъ цементнымъ раствором и огражденіемъ концовъ его фундаментами. Устройство лотка и мелкія исправленія устоевъ и крыльевъ были исполнены подрядчикомъ Бѣлобородовымъ, а частью хозяйственнымъ способомъ, за 317 руб. 70 коп.

12. Въ 1886 году произведено: а) *удлиненіе лотка при мостѣ № 2-й, съ низовой стороны*, замощеніемъ пространства, между откосными крыльями, плитами 12-ти вершковой толщины съ заливкою цементнымъ растворомъ и огражденіемъ конца замощенія фундаментомъ и в) *удлиненіе, на 23 сажени, дамбы* отъ моста № 2-й къ Дубоссарамъ. Работы произво-

дились подрядчикомъ Бѣлобородовымъ: первая—за 118 р. 70 к., вторая—за 80 руб. Всего израсходовано —198 р. 70 коп.

13. Въ 1888 году *исправлялось полотно дамбы*, съ засыпкою хрящемъ, и откосы. Работы производились подрядчикомъ Бѣлобородовымъ за 169 р. 20 коп

14. Въ 1889 году *исправлялись откосныя крылья моста № 2-й* и перила. Израсходовано 90 руб.

15. Въ 1890 году производилось *исправленіе полотна дамбы и замощеніе въѣздовъ* при обоихъ мостахъ подрядчикомъ Бѣлобородовымъ за 96 р. 86 коп.

16. Въ 1893 году производилось исправленіе полотна дамбы, на сумму 15 руб.

17. Въ 1894 году подрядчикомъ Леоновымъ приняты на себя работы по исправленію полотна дамбы, съ подсыпкою земли и пяти кубич. саженей хряща. Работы, за позднимъ временемъ, не были окончены въ томъ же году и продолжались весною 95-го года. Всего уплочено за нихъ 164 р. 70 коп.

Описаніе сооруженія.

Мощеный спускъ въ балку Тамашлыкъ, со стороны Дубоссаръ, на 45-й верстѣ. Длина мостовой 70 саженей, ширина проѣзжей части 4 сажени; ширина лотковъ, съ обѣихъ сторонъ, по $1/2$ сажени. Мостовая имѣетъ выпуклую поперечную профиль съ подъемомъ въ $1/30$ и сложена изъ мѣстнаго твердаго известняка, толщиною въ 4 вершка.

Срѣзка горы и замощеніе спуска были произведены хозяйственнымъ способомъ, по порученію Управы, инженеромъ Бутовичемъ въ 1871 году и стоили 690 рублей.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

1. Въ 1883 году мостовая капитально ремонтировалось, причемъ было перемощено вновь 222 квадр. сажени. Работу производилъ подрядчикъ Леоновъ за 335 рублей.

Описаніе сооруженія.

Мостъ каменный, на 58-й верстѣ, при въѣздѣ въ гор. Дубоссары, через небольшую безъимяную лощину, пересѣкающую дорогу. Мостъ, пролетомъ въ $1\frac{1}{2}$ сажени, построенъ изъ мѣстнаго камня на известковомъ растворѣ. Толщина свода 12 вершковъ. Надъ сводомъ сложены парапеты высотою въ $1\frac{1}{2}$ аршина и толщиною въ 12 вершковъ, для огражденія проѣзжей части моста. Дамбы, общею длиною въ 10 саженей, облицованы каменными стѣнками, которыя выше насыпи образуютъ парапеты

тѣхъ-же размѣровъ, какъ и на мосту. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ 10 аршинъ, и она вся замощена.

Время постройки трубы неизвѣстно но, судя по типу, аналогично съ другими сооруженіями, его можно отнести къ 40-50-мъ годамъ.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

Опредѣленныхъ указаній на то, чтобы это сооруженіе когда либо ремонтировалось Земствомъ, не имѣется. Это объясняется отчасти прочностію и солидностью сооруженія, но главнымъ образомъ—благопріятными условіями, въ которыхъ оно оказалось поставленнымъ, по отношенію къ разрушительнымъ вліяніямъ. Этими условіями были: разведеніе садовъ по обѣ стороны дороги и обстройка мѣстности, причемъ мостъ оказался стоящимъ посрединѣ улицы. Измѣненіе топографіи мѣстности повлекло за собою уменьшеніе количества, протекающей по лощинѣ, воды и уклоненіе протока въ сторону отъ моста, находящагося въ настоящее время на нѣкоторомъ возвышеніи; такимъ образомъ только атмосферныя вліянія, а главнымъ образомъ скотъ и жители способствуютъ его разрушенію. Мостомъ пользуются въ дождливое время, чтобы избѣжать рыхлой песчано-иловатой грязи.

Ремонтъ полотна дороги. Содержаніе въ исправности Дубоссарскаго тракта, равно какъ и всѣхъ губернскихъ дорогъ въ уѣздѣ, производилось и производится въ настоящее время, насчетъ суммъ губернскаго сбора, спеціально ассигнуемыхъ на этотъ предметъ. До 1885 года Земство практиковало способъ отдачи съ подряда ремонта дорогъ, за извѣстное годовое вознагражденіе, однако опытъ показалъ, что, при такомъ способѣ, никакого улучшенія дорогъ не достигалось, а, помимо безполезныхъ затратъ, возникали споры и пререканія съ подрядчиками. Это происходило, во первыхъ, отъ невозможности имѣть постоянный и своевременный контроль за производимыми подрядчикомъ въ разныхъ мѣстахъ и разновременно, исправленіями путей, а, главное, отъ невозможности точно установить понятіе: что, собственно, должно признавать за хорошую дорогу и какія исправленія обязательны для подрядчика. Дѣйствительно: двадцати саженная полоса грунтовой дороги, совершенно ровная и гладкая въ сухое время, представляющая весьма удобный и спокойный путь, послѣ перваго-же порядочнаго дождя, покрывается выбоинами, изрѣзывается глубокими колеями и промоинами и мѣстами,

смотря по качеству грунта, становится иногда совершенно непроѣздною. Когда, въ такихъ случаяхъ, Земство указывало подрядчику на неисправность пути, тотъ, въ свою очередь, оправдывался тѣмъ, что дорога была приведена имъ въ порядокъ, но что онъ не виноватъ, если грунтъ такой, что никакія исправленія не могутъ держаться и, наконецъ, пока была грязь, онъ не могъ приступить къ исправленіямъ. Непроизводительность дѣлаемыхъ расходовъ, въ смыслѣ достиженія, хотя-бы незначительнаго, улучшенія дорогъ, побудила Земство оставить подрядной способъ исправленія дорожнаго полотна и обратить вниманіе на частныя исправленія дорогъ, какъ-то: закрѣпленіе большихъ промоинъ, срытіе косогоровъ, отводъ нагорныхъ водъ и т. п. работы. На исправленіе Дубоссарскаго тракта Земствомъ были произведены слѣдующіе расходы:

1. Въ 1870 году производилось исправленіе Карантиннаго спуска, на что израсходовано 6 рублей, и было поручено инжен: Бутовичу исправленіе Дубоссарскаго спуска, на что ассигновано 400 рублей. Всего израсходовано въ этомъ году 406 рублей.

2. Въ 1872 году исправленіе полотна почтовыхъ дорогъ было отдано съ торговъ Лунговскому крестьянину Дмитріеву за 200 рублей, что составляетъ расходъ по Дубоссарскому тракту $^{58}/_{95}$ этой суммы, т. е. 122 рубля.

Въ этомъ же году содержаніе почтовыхъ дорогъ на 1873 годъ отдано Дмитріеву за 300 рублей.

3. Въ 1873 году израсходовано 183 рубля и на 1874 годъ содержаніе дорогъ отдано Дмитріеву за 208 р. 50 к.

4. Въ 1874 году израсходовано 127 р. 02 к. и на исправленіе спуска къ Григоріополю 15 руб. 50 коп. Всего — 142 р. 52 к.

На 1875 годъ содержаніе дорогъ отдано Дмитріеву за 230 рублей.

5. Въ 1875 году израсходовано 140 р. 36 коп. и на постановку двухъ верстовыхъ столбовъ — 4 рубля Всего 144 руб. 36 коп.

На 1876 годъ содержаніе дорогъ отдано Дмитріеву за 200 рублей.

6. Въ 1876 году израсходовано 122 рубля.

На 1877 годъ содержаніе дорогъ отдано Дмитріеву за 180 рублей и за вырытіе канавы вдоль дороги, на объѣздѣ Карантиннаго спуска, уплочено ему-же 20 рублей.

7. Въ 1877 году весь расходъ по тракту равнялся 136 рублямъ.

8. Въ 1878 году дорога ремонтировалась хозяйственнымъ способомъ; израсходовано 20 рублей.

Въ 1879 году дорога не ремонтировалась, а на 1880 годъ содержаніе дорогъ было сдано Дмитріеву за 125 рублей.

9. Въ 1880 году израсходовано 76 р. 50 коп.

10. Въ 1881, 82 и 83 годахъ содержаніе дорогъ было отдаваемо Аксентьеву за 100 рублей въ годъ. Расходъ по Дубоссарскому тракту за эти три года былъ 183 рубля.

11. Въ 1885, 88 и 91 годахъ Дубоссарскій трактъ исправлялся подрядчиками Бѣлобородовымъ и Леоновымъ. Всего израсходовано было за это время 200 рублей.

Съ 1886 по 95 годъ были построены на дорогѣ каменныя стѣнки для закрѣпленія промоинъ: двѣ — на Ташлыкскомъ спускѣ, на 30-й верстѣ отъ Тирасполя и четыре — на 42-й и 44-й верстахъ, причемъ промоины были засыпаны и дорога въ этихъ мѣстахъ исправлена. На 44-й верстѣ произведено расширеніе дороги, идущей въ этомъ мѣстѣ по откосу горы и сдѣланъ отводъ нагорныхъ водъ. На 15-ой верстѣ два раза исправлялся спускъ въ балку Комаровку, при въѣздѣ въ сел. Малоешты, а въ 1893 году производилось исправленіе полотна на всемъ протяженіи дороги.

Въ 1870 году Управа предположила произвести перестановку 93 верстовыхъ столбовъ по бывшему Тираспольско-Балтскому тракту, отъ Тирасполя до границы Ананьевскаго уѣзда, часть котораго составляетъ Дубоссарская дорога, на что и было ассигнованно 72 р. 54 к.; но въ виду постройки желѣзной дороги на Кишиневъ, рѣшено пріостановиться съ этимъ дѣломъ и возбудить ходатайство о закрытіи тракта. Постановленіемъ Губернскаго Земскаго Собранія, сессіи 1871 года, трактъ былъ закрытъ и въ томъ же году Управа поручила инженеру Бутовичу произвести перестановку только 53-хъ столбовъ, — до Дубоссаръ, хозяйственнымъ способомъ, что и было исполнено имъ за 54 рубля 15 коп.

Въ 1871 году, согласно мнѣнія комиссіи изъ представителей Уѣздной Управы, члена Губ. Управы Луговскаго и губ. инженера Бертье-Делагардъ, было постановлено отвести дорогу отъ 50-й до 56-й версты вправо, для обхода Карантиннаго спуска, причемъ по измѣренію землемѣра Федорова, получалось удлиненіе дороги на 659 саженей.

Вь 1874 году Управа вошла въ соглашеніе съ Дубоссарскою Городскою Думою и съ крестьянами Лунговской волости объ уступкѣ, необходимой для обхода, земли. Городская Дума уступила Земству требуемое количество земли за единовременное вознагражденіе въ 350 рублей; крестьянскія же общества селеній Лунги и Погребы уступили землю съ тѣмъ, чтобы Земство уплачивало, слѣдуемый съ этой земли, оброкъ, по 50-ти коп. съ десятины. Всего уступлено Земству крестьянами: сел. Лунги—18 десятинъ 1560 кв. саж. и сел.: Погребы – 2 десятины 2000 кв. саж. Работы по отводу дороги были исполнены въ 74 году.

Къ числу расходовъ, понесенныхъ Земствомъ на содержаніе дороги, необходимо отнести устройство паромной переправы черезъ Днѣстръ, около Дубоссаръ.

Въ 1878 году, для надобностей военнаго времени, Правительствомъ было сдѣлано распоряженіе объ устройствѣ пяти паромовъ около Дубоссаръ; вслѣдствіе чего, Тираспольская Управа вошла въ соглашеніе съ Оргѣевскою, Бессарабской губ., объ устройствѣ по одному парому – каждой. Постройка парома, на губернскій счетъ, со всѣми приспособленіями къ нему, была отдана Оргѣевскому мѣщанину Кельману Красновцу за 800 р. и обошлась Земству, со всѣми другими расходами, 869 р. 75 к. По пріемкѣ, паромъ былъ сданъ Дубоссарскому Городскому Головѣ, съ отнесеніемъ расходовъ по найму паромщика на губернскій счетъ.

Въ 1879 году паромъ, по минованіи въ немъ надобности, былъ проданъ.

II. Одесско-Балтскій трактъ.

Одесско-Балтскій трактъ проходитъ по Тираспольскому уѣзду, на протяженіи 38-ми верстъ, по правой сторонѣ балки рѣки Большой-Куяльникъ, отъ мѣст. Яновки Одесскаго уѣзда до сел. Цыбулевки Ананьевскаго уѣзда. До постройки желѣзныхъ дорогъ, это былъ большой почтовый и торговый трактъ отъ Одессы на Ананьевъ, Балту, Кіевъ и другіе города. Въ настоящее время значеніе его, какъ почтовой дороги, ограничивается перевозкою корреспонденціи между Одессою, мѣст. Петровѣровкою Тираспольскаго уѣзда и другими промежуточными мѣстечками и селеніями Одесскаго и Тираспольскаго уѣздовъ, на разстояніи не болѣе ста верстъ. Этими же предѣлами ограничивается и значеніе его, какъ торгово-транзитной дороги, въ смыслѣ подъѣзднаго пути къ Одессѣ. Служа, такимъ образомъ, нуждамъ мѣстнаго, сравнительно, небольшаго района, дорога и въ настоящее время все таки отличается весьма бойкимъ движеніемъ. Причинами этого, помимо близости такого большаго промышленнаго центра, какъ Одесса и большой населенности мѣстности, по которой проходитъ дорога, служатъ: положеніе ея относительно желѣзной дороги и топографическія условія. Прежде всего имѣетъ значеніе то обстоятельство, что направленіе дороги почти параллельно линіи желѣзной дороги, причемъ она отстоитъ отъ послѣдней не ближе 20—35 верстъ; вслѣдствіе этого, для разсматриваемаго нами участка, сказывается вліяніе того общаго закона, по которому экономическое значеніе желѣзной дороги становится ощутительнымъ лишь съ разстоянія болѣе ста верстъ отъ центра, къ которому направляется торговое движеніе. Затѣмъ вся промежуточная мѣстность между обѣими дорогами чрезвычайно изрѣзана оврагами и балками, имѣющими то же направленіе, какъ и дороги; поэтому всѣ подъѣздные пути къ станціямъ, проходя по-

перекъ, изобилуютъ крутыми и высокими подъемами и спусками, что крайне затрудняетъ перевозку грузовъ, въ особенности во время грязи; описываемый же нами трактъ, проходя на всемъ своемъ протяженіи по долинѣ Большаго Куяльника, имѣетъ лишь только одинъ подъемъ, не вдалекѣ отъ Одессы. Въ силу всего сказаннаго, населеніе окрестныхъ мѣстечекъ и многочисленныхъ селеній, исключительно пользуется этою дорогою для доставки въ Одессу хлѣба, скота и другихъ сельскихъ продуктовъ и для перевозки изъ Одессы необходимыхъ для мѣстныхъ потребностей товаровъ. Въ настоящее время Херсонское Земство, имѣя въ виду экономическую важность этой дороги, включило ее въ число подъѣздныхъ путей, которые предположены къ шоссированію. Въ 1894 году, по порученію Губернской Управы, инженеромъ Путей Сообщенія Уманскимъ, были произведены изысканія и составленъ проектъ постройки шоссе отъ Одессы до сел. Андреевки Тираспольскаго уѣзда, на протяженіи около 65-ти верстъ, причемъ, по Тираспольскому уѣзду, шоссе должно будетъ пройти 14 верстъ. На 12-й верстѣ проектируемое шоссе развѣтвляется, переходитъ черезъ рѣку, и по балкѣ Урытѣ, впадающей въ Большой Куяльникъ, направляется на мѣст. Исаево Ананьевскаго уѣзда. Въ существующемъ видѣ описываемый трактъ есть грунтовая дорога, шириною дорожной полосы въ 20 саженей. По топографіи своей она принадлежитъ къ разряду долинныхъ дорогъ. Преобладающій грунтъ на всемъ протяженіи дороги—глинисто песчаный наносъ, представляющій результатъ размыванія сосѣднихъ возвышенностей. Только въ сел. Баньковкѣ, на 27—29 верстахъ, встрѣчается почти чистый песокъ съ небольшою примѣсью ила, на протяженіи около двухъ верстъ; около селенія Андреевки, на 13 и 14 верстахъ, грунтъ чисто глинистый и наконецъ, на 30-й верстѣ, при въѣздѣ въ мѣст. Петровѣровку, дорога проходитъ по лощинѣ съ иловатымъ грунтомъ, на разстояніи около версты. Въ виду вязкости грунта въ этомъ мѣстѣ и трудности проѣзда во время грязи, проектировано устройство мостовой, которая и предполагается къ постройкѣ одновременно съ постройкою шоссе. Дорога въ Тираспольскомъ уѣздѣ проходитъ черезъ слѣдующіе населенные пункты: 1) на первой верстѣ—небольшое сел. Прохоровку, смежное съ мѣст. Яновкою Одесскаго уѣзда, гдѣ находятся почтово-те-

леграфная станція, казенная и земская почты и устанавливаются каждую недѣлю большіе базары; 2) на 3-ей верстѣ—небольшое сел. Ново-Дарьевку; 3) на 5-ой верстѣ—нѣмецк. селеніе Александрофельдъ; 4) на 6-ой верстѣ—нѣмецк. сел. Ней-Кандель (Богунцы) и смежное селеніе Кусаково; 5) на 10-й верстѣ—сел. Козловку (Ней-Эльзасъ); 6) на 11-ой верстѣ—сел. Малое-Жеребково (Михайлополь); 7) на 14-ой верстѣ—сел. Андреевку; 8) на 18-ой верстѣ—сел. Елизаветовку (Курдыманово); 9) на 21-ой верстѣ—нѣмецк. сел. Ней Кассель; 10) на 28-ой—верстѣ сел. Баньковку (Лозоватка); 11) на 31-ой верстѣ —мѣст. Петровѣровку, съ почтово-телеграфною конторою, казенною и земскою почтами, волостью, земскою больницею, становою квартирою и конторою нотаріуса; въ мѣстечкѣ устанавливаются разъ въ двѣ недѣли большіе базары; 12) на 37-ой верстѣ—небольшое селеніе Семеновку. Кромѣ перечисленныхъ, существують по дорогѣ еще нѣсколько малыхъ поселковъ и экономій. Параллельно описываемой дорогѣ, по другой сторонѣ (лѣвой) долины, проходитъ транзитная дорога между поселеніями, расположенными на этой сторонѣ. На 10-ой верстѣ отъ Одесскаго уѣзда эта дорога, развѣтвлясь, идетъ по балкѣ Урытѣ на селенія Фрейденфельдъ, Екатериновку, Анпопокровку, Тираспольскаго уѣзда, и мѣстечко Исаево Ананьевскаго уѣзда; такимъ образомъ часть этой дороги, какъ подъѣзднаго пути на Исаево, предположена къ шоссированію. По лѣвой сторонѣ Большаго Куяльника дорога проходитъ черезъ слѣдующія селенія: 1) на первой верстѣ, у границы Одесскаго уѣзда—мѣст. Бузиново; 2) на 4-ой—сел. Анастасіевку (Шарова); 3) на 6-ой—большое нѣмецк. селеніе Розенфельдъ (Копоилева); 4) на 7-ой—сел. Евгеніевку, съ волостью и земскою почтою; 5) на 9-ой верстѣ—сел. Новониколаевку; 6) на 16-ой верстѣ—сел. Фердинандовку (Сироцкое); 7) на 20-ой—нѣмецк. сел. Ней-Мангеймъ; 8) на 24-ой—сел. Новопетровку и 9) на 36-ой верстѣ—Ревово; кромѣ того на дорогѣ находится много отдѣльныхъ поселковъ. Такъ какъ торговое движеніе на базары и въ Одессу производится правою стороною, по большой дорогѣ, то, для сообщенія между обѣими сторонами рѣки, имѣются слѣдующіе переѣзды: 1) на первой верстѣ, между мѣстечками Бузиново и Яновкою, небольшой деревяный мостъ

съ земляными дамбами, устроенный и поддерживаемый на частныя средства; 2) на 12-ой верстѣ—два каменныхъ земскихъ моста съ мощеными дамбами, при сел. Малая-Жеребкова, на Бендеро-Вознесенскомъ трактѣ и 3) въ мѣст. Петровѣровкѣ—владѣльческій, деревянный, на каменныхъ устояхъ, мостъ, на 31-ой верстѣ. Кромѣ этихъ, такъ сказать, постоянныхъ переѣздовъ, имѣются еще въ нѣсколькихъ мѣстахъ плотины, насыпанныя изъ навоза и небольшіе временные мостики. Во время разлива Куяльника эти мостики и плотины заливаются и сносятся водою и, затѣмъ, снова возобновляются мѣстными жителями. Въ такое время населенію приходится, конечно, пользоваться указанными постоянными переѣздами и дѣлать объѣзды. Необходимо также замѣтить, что мостъ въ Бузиновой не можетъ вполнѣ удовлетворять своему назначенію, такъ какъ во время половодья заливается; пролетъ его слишкомъ малъ, дамбы коротки и низки, почему вода обходитъ его кругомъ; затѣмъ конструкція его настолько легка и непрочна, что перевозка большихъ тяжестей по немъ, какъ напримѣръ: локомобилей, молотилокъ и т. п. невозможна. Въ виду этого является крайняя необходимость, въ особенности, съ постройкою шоссе, въ устройствѣ въ этомъ мѣстѣ вполнѣ солиднаго сооруженія. На описываемой нами дорогѣ, въ предѣлахъ Тираспольскаго уѣзда, находятся слѣдующія сооруженія, описаніе которыхъ приводится ниже.

Описаніе сооруженія.

Мостъ каменный, на 11-й верстѣ, при сел. Малое Жеребково. Пролетъ моста $1^1/_2$ сажени. Устои, сводъ, обратныя стѣнки и парапеты сложены изъ мѣстнаго камня на известковомъ растворѣ. Обратныя стѣнки, общею длиною въ 16 саженей, ограждаютъ земляныя дамбы той же длины. Выше насыпи обратныя стѣнки образуютъ парапеты толщиною въ 1 аршинъ и высотою около $^1/_2$ сажени; такихъ же размѣровъ парапеты устроены и надъ мостомъ. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ, между парапетами, $3^1/_2$ сажени. Толщина свода 12 вершковъ. Проѣзжая часть моста замощена. Сооруженіе находится въ полуразрушенномъ состояніи.

Время постройки этого сооруженія въ точности неизвѣстно, но, судя по расказамъ старожиловъ, должно относиться къ 50-мъ годамъ.

Въ отчетахъ Тираспольской управы нѣтъ указаній на то, чтобы этотъ мостъ когда либо ремонтировался. Причиною этого, помимо прочности постройки, служитъ, главнымъ образомъ, то обстоятельство, что мостомъ не пользуются для проѣзда; онъ въ настоящее время стоитъ внѣ дороги и вода подъ нимъ не проходитъ. Такое положеніе моста произошло вслѣдствіе того, что онъ, будучи построенъ для пропуска черезъ дорогу воды изъ небольшого оврага, впадающаго въ Куяльникъ, въ скоромъ времени былъ занесенъ отложеніями этого оврага. Этому заносу способствовало и то, что мѣстность по другую сторону моста, вдоль дороги, застроилась домами и заборами отъ разведенныхъ огородовъ и садовъ, такъ что вся сносимая потокомъ земля, задерживаясь этими постройками, не уносилась въ рѣку, но, откладываясь около моста, подняла постепенно всю окружающую мѣстность, русло же оврага отклонилось въ сторону, и въ настоящее время вода переходитъ дорогу саженяхъ въ 10 ниже моста, разливаясь широкимъ потокомъ, такъ что не препятствуетъ свободному проѣзду.

Каменная труба, на 16-й верстѣ, вблизи сел. Андреевки. Отверстіе трубы $1,_{33}$ сажени. Устои, сводъ и обратныя стѣнки сложены изъ мѣстнаго камня на известковомъ растворѣ. Толщина свода 12 вершковъ. Общая длина обратныхъ стѣнокъ $1,_{33}$ сажени. При трубѣ имѣются земляныя дамбы общею длиною въ 10 саженей. Обратныя стѣнки, выше насыпи, сложены въ видѣ парапетовъ, высотою и толщиною въ 1 аршинъ. Такого же размѣра парапеты сложены надъ трубою. Ширина проѣзжей части, между парапетами, 3 сажени. Проѣзжая часть надъ трубою замощена. Труба построена для пропуска воды черезъ дорогу изъ небольшихъ овраговъ. Описаніе сооруженія.

Время постройки сооруженія въ точности неизвѣстно, но, подобно предыдущей, можетъ быть отнесено къ 50-мъ годамъ.

Въ 1869 году производился хозяйственнымъ способомъ мелкій ремонтъ трубы, на сумму 13 р. $64^1/_2$ коп. Описаніе ремонтовъ.

Каменная труба, на 20-й верстѣ, въ сел. Елизаветовкѣ. Отверстіе трубы $1,_{18}$ сажени. Устои, сводъ и обратныя стѣнки сложены изъ мѣстнаго камня на известковомъ растворѣ. Толщина свода 12 вершк. Обратныя стѣнки, общею длиною 4 сажени, облицовываютъ земляныя дамбы той-же длины. Надъ стѣнками и трубою сложены парапеты высотою и толщиною въ 1 ар- Описаніе сооруженія.

шинъ. Ширина проѣзжей части, между парапетами, $3^1/_2$ сажени. Проѣзжая часть надъ трубою замощена. Труба построена для пропуска воды изъ ближняго оврага.

Время постройки, подобно предыдущимъ сооруженіямъ, можетъ быть отнесено къ 50-мъ годамъ.

Описаніе ремонтовъ.

Въ 1869 году производился мелкій ремонтъ трубы хозяйственнымъ образомъ, на сумму 21 р. 28 коп.

Разныя мелкія исправленія производились владѣльцемъ и жителями сел. Елизаветовки, собственными средствами.

Ремонтъ полотна дороги. Ремонтъ полотна дороги производился, первоначально, подрядными способомъ, какъ и Дубоссарскаго тракта, и съ одинаковымъ-же успѣхомъ, почему Земство за послѣднія 9-10 лѣтъ отказалось совершенно отъ подобныхъ затратъ. Согласно отчетамъ Управы, были израсходованы на этотъ предметъ слѣдующія суммы:

1. Въ 1871 году произведена, хозяйственнымъ способомъ, постановка 36 новыхъ верстовыхъ столбовъ за 270 рублей. На ремонтъ полотна въ томъ же году израсходовано 32 рубля. Всего же 302 рубля.

2. Въ 1872 году дорога ремонтировалась подрядчикомъ Дмитріевымъ, за 78 рублей.

3. Въ 1873 г. дорога ремонтировалась имъ же, за 117 р.

4. Въ 1874 году дорога ремонтировалась имъ же, за 81 р. 48 к.

5. Въ 1875 году дорога ремонтировалась имъ же, за 89 р. 64 к.

6. Въ 1876 г. дорога ремонтировалась имъ же, за 78 р.

7. Въ 1877 г. дорога ремонтировалась имъ же, за 64 р.

Въ 1878 и 79 годахъ ремонтъ дороги не производился.

8. Въ 1880 году уплочено Дмитріеву 48 руб. 50 коп.

9. Въ 1881, 82 и 83 годахъ ремонтъ дороги производился подрядчикомъ Аксентьевымъ по 39 рублей въ годъ. Всего израсходовано въ эти три года 117 рублей.

Въ возобновленіи верстовыхъ столбовъ, поставленныхъ въ 1871 году, надобности не оказалось, такъ какъ въ 1885 году по дорогѣ былъ проведенъ телеграфъ отъ Одессы до Петровѣровки, столбами котораго и воспользовались для постановки верстовыхъ знаковъ.

III. Военно-транзитная дорога отъ г. Дубоссаръ на Балту.

Военно-транзитная дорога, бывшій почтовый трактъ, отъ Дубоссаръ на Балту, принадлежала къ разряду дорогъ главныхъ сообщеній или государственныхъ, составляя часть тракта Петербургъ-Кіевъ-Балта-Дубоссары (см. У. П. С. ст. 11, прим. 1. Св. З. Т. XII ч. 1.). Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, эта дорога потеряла всякое значеніе, и какъ почтовый, и какъ торговый трактъ, а потому въ 1871 году Тираспольское Земство возбудило ходатайство о закрытіи почтоваго тракта, что и было рѣшено постановленіемъ Губернскаго Земскаго Собранія въ 1872 году. Въ настоящее время движеніе по дорогѣ, въ предѣлахъ Тираспольскаго уѣзда, весьма незначительно и ограничивается проѣздомъ жителей немногихъ окрестныхъ селеній на базары въ г. Дубоссары или мѣстечко Окны Подольской губерніи, расположенное въ 5-ти верстахъ отъ границы уѣзда. Дорога нѣсколько оживляется въ маѣ и іюнѣ мѣсяцахъ, во время ярмарокъ въ Балтѣ, когда начинается прогонъ лошадей, скота и перевозка разнаго рода товаровъ изъ Кишинева и ближайшихъ мѣстностей Приднѣстровья Бессарабіи и Херсонской губерніи. По Тираспольскому уѣзду дорога идетъ на протяженіи 35-ти верстъ; она грунтовая, имѣетъ ширину 20 саженей и по топографіи своей принадлежитъ къ числу нагорныхъ.

Отъ Дубоссаръ, расположенныхъ въ долинѣ Днѣстра, дорога направляется на сѣверо-востокъ по отлогому, верстъ около двухъ, подъему, на окружающія городъ возвышенности и затѣмъ идетъ въ томъ же направленіи, по прямой линіи, ровнымъ, возвышеннымъ плоскогоріемъ до 17-й версты. Только на 3-й верстѣ дорога переходитъ одну, а на 5-й—двѣ незначительныя и неглубокія балочки. Съ 17-й до 19-й версты

дорога отлого подымается на возвышенности, идущія вдоль балки Сухой-Ягорлыкъ; на 19-й верстѣ по крутому, мощеному спуску, длиною въ $1^1/_2$ версты, входитъ въ эту балку и на 20-й верстѣ переходитъ ее, причемъ для проѣзда черезъ русло устроенъ каменный мостъ, затѣмъ поднимается на противоположную сторону по крутому и высокому подъему, длиною около версты. Съ 21-й версты и до границы уѣзда, дорога принимаетъ направленіе къ востоку и идетъ по совершенно ровной и возвышенной мѣстности. Грунтъ на всемъ протяженіи дороги черноземный съ примѣсью песку, только у Дубоссаръ онъ становится песчанымъ, а на обоихъ спускахъ въ балку Сухой-Ягорлыкъ—глинистымъ. Описанное направленіе дороги есть то, по которому проходилъ почтовый трактъ, но иногда для проѣзда пользуются другимъ направленіемъ, а именно: послѣ переѣзда черезъ мостъ, на 20-й верстѣ, дорога идетъ правою стороною Сухого-Ягорлыка, причемъ на 23-й верстѣ проходитъ черезъ небольшое селеніе Федоровку (Жульяни) и на 26-й—сел. Григоропавловку. На 30-й верстѣ дорога поднимается изъ балки, по небольшому и довольно пологому подъему, причемъ сливается съ первымъ направленіемъ дороги. На 35-й верстѣ, на границѣ уѣзда, дорога проходитъ черезъ селеніе Малоешты № 2, съ волостью и земскою почтовою станціей. При первомъ направленіи, по дорогѣ, кромѣ Малоештъ № 2, ни одного населеннаго пункта не встрѣчается. На дорогѣ имѣются сооруженія, описаніе которыхъ приводится ниже.

Описаніе сооруженія.

Мощеный спускъ въ балку Сухой Ягорлыкъ, съ лѣвой стороны балки, на 19-ой верстѣ отъ Дубоссаръ. Длина мостовой 490 саженей, ширина $2^1/_2$ сажени. Мостовая сложена изъ мѣстнаго, твердой породы, известняка на песчаной постели. Толщина мостовой 4 вершка. Поперечная профиль выпуклая съ подъемомъ въ $2^1/_2$ вершка. Спускъ идетъ полукругомъ, по выемкѣ шириною саженей около двадцати, сдѣланной на откосѣ крутаго и глубокаго оврага, впадающаго въ Сухой Ягорлыкъ, причемъ мостовая проложена по внѣшнему краю выемки. Остающаяся полоса выемки между мостовою и откосомъ горы, среднею шириною около 10-ти саженей, служитъ лѣтнимъ грунтовымъ путемъ, но такъ какъ грунтъ въ выемкѣ состоитъ изъ легко размываемыхъ слоевъ рыхлаго песку, то на этой полосѣ отъ дождей

образовывались промоины, глубиною, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, до двухъ саженей, причемъ подмывалась и разрушалась мостовая. Для укрѣпленія грунта, отвода воды и защиты мостовой были произведены слѣдующія работы: промоины вдоль всего спуска, а также всѣ слабыя, по грунту, мѣста, разрыты и засыпаны растительною и глинистою землею съ плотною утрамбовкою ея и укрѣпленіемъ рядами плетней, заложенныхъ въ землѣ. Для отвода воды и уменьшенія размывающаго дѣйствія ея, въ пяти мѣстахъ по длинѣ спуска устроены, между мостовою и откосомъ горы, поперечные барьеры (валы). Эти барьеры насыпаны изъ растительной земли съ навозомъ и облицованы крупною обтесанною плитою. Основаніе барьеровъ заложено въ землѣ на глубину $2^1/_2$ аршинъ и состоитъ изъ двухъ параллельныхъ стѣнокъ, толщиною въ аршинъ, сложенныхъ на навозѣ, въ разстояніи 2-хъ аршинъ между собою, причемъ пространство между ними также засыпано плотно утрамбованною растительною землею съ навозомъ. Ширина барьеровъ 1 сажень, высота надъ землею 20 вершковъ. Передъ барьерами, съ нагорной стороны, произведено замощеніе, по ширинѣ въ 4 сажени, крупнымъ камнемъ. Для отвода задержанной барьерами воды, мостовой передъ ними данъ продольный прогибъ, и по другую сторону ея сложены каменные лотки, шириною по четыре сажени, по которымъ отведенная вода можетъ сбѣгать въ оврагъ.

Земляныя работы по устройству спуска и замощеніе его были произведены, по порученію Тираспольскаго Земства, инженеромъ Бутовичемъ въ 1871 году и стоили 1979 руб. 39 к.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

1) Въ 1878 году производился хозяйственнымъ способомъ *мелкій ремонтъ мостовой,* на сумму 22 рубля.

2) Въ 1884 году инженеромъ Александровымъ произведено *перемощеніе верхней части спуска*, пришедшей въ большую негодность, по длинѣ 200 саженей Работы были исполнены подрядчикомъ Бѣлобородовымъ за 884 руб. 10 коп.

3) Въ 1888 году были произведены инженеромъ Соколовскимъ: *засыпка и укрѣпленіе промоинъ*, *устроены три барьера для отвода воды*, *произведена передъ барьерами перестилка мостовой и сложено три лотка.* Возобновлены также разрушенныя части мостовой и сдѣланы исправленія

ея въ нижней части спуска. Работы исполнены были подряд-чикомъ Леоновымъ за 1752 руб. 43 коп.

4) Въ 1889 году инженеромъ Соколовскимъ устроенъ въ *верхней части спуска одинъ барьеръ и внизу спуска—другой*, такъ какъ построенныхъ ранѣе оказалось недостаточно для отвода всей воды и уменьшенія размывающаго дѣйствія ея, почему отъ бывшихъ въ томъ году проливныхъ дождей стали образовываться промоины. *При барьерахъ перемощена мостовая, построены лотки*, промоины засыпаны и произведенъ мелкій ремонтъ мостовой въ нижней части спуска. Работы исполнены были подрядчикомъ Леоновымъ за 290 руб. 20 коп.

Описаніе сооруженія.

Мостъ каменный на балкѣ Сухой Ягорлыкъ, на 20-й верстѣ отъ г. Дубоссаръ. Пролетъ моста $2^2/_3$ сажени. Мостъ построенъ изъ мѣстнаго известняка, твердой породы, на известковомъ растворѣ. Толщина свода 12 вершковъ. Швы въ сводѣ по высотѣ въ $^1/_2$ сажени отъ пятъ, расшиты цементомъ; остальная часть свода, обратныя стѣнки и парапеты оштукатурены известковымъ растворомъ. Съ верховой стороны, для защиты наружныхъ угловъ устоевъ, устроены два небольшія откосныя крыла. Между пятами свода, подъ мостомъ, сложенъ каменный лотокъ толщиною въ 12 вершковъ, на известковомъ растворѣ съ расшивкою швовъ цементомъ. Обратныя стѣнки, общею длиною въ 1… саженей, облицовываютъ земляныя дамбы той же длины. Надъ обратными стѣнками, выше насыпи и надъ мостомъ, сложены парапеты высотою въ $^1/_2$ сажени и шириною въ 1 аршинъ. Ширина проѣзжей части, между парапетами, $3^1/_2$ сажени. Проѣзжая часть надъ мостомъ замощена.

Время постройки моста неизвѣстно. Можно полагать, что существующій мостъ устроенъ въ 40-хъ или 50-хъ годахъ.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

1) Въ 1871 году мостъ впервые ремонтировался Земствомъ. Весеннимъ половодіемъ этого года были повреждены: *фундаменты подъ пятами свода, обратныя стѣнки* и *парапеты*. Исправленія, хозяйственнымъ способомъ, было поручено произвести члену Управы И. Я. Павловскому. За недостаткомъ времени ремонтъ не могъ быть оконченъ въ томъ же году и продолжался весною 1872 года. Всего было израсходовано въ 72-мъ году 21 рубль 60 коп.

2) Въ 1878 году производился членомъ Управы Лабутинымъ, хозяйственнымъ способомъ, *ремонтъ фундаментовъ, обратныхъ стѣнокъ* и *парапетовъ*, поврежденныхъ сильными дождями и половодіемъ въ 76 и 77 годахъ. Ремонтъ производился, согласно смѣтѣ инженера Александрова, и стоилъ 100 р.

3) Въ 1880 году производился *мелкій ремонтъ моста* хозяйственнымъ способомъ. Израсходовано было 43 руб. 47 к.

4) Въ 1883 году производилось *исправленіе фундаментовъ въ устояхъ, исправленее свода и расшивка швовъ его* по высотѣ въ $^1/_2$ сажени отъ пятъ, *исправленіе обратныхъ стѣнокъ, парапетовъ* и *землянаго полотна подъ мостомъ*, размытаго теченіемъ. Работы были исполнены подъ наблюденіемъ Инженера Александрова и стоили 190 руб. 60 коп.

5. Въ 1884 году, для предупрежденія размыванія земли подъ мостомъ и порчи фундаментовъ, *устроенъ каменный лотокъ*, толщиною въ 12 вершковъ, сложенный на известковомъ растворѣ съ расшивкою швовъ цементомъ. Для защиты же наружныхъ частей свода, у пятъ, съ верховой стороны *построены два откосныя крыла*. Работы производились подрядчикомъ Бѣлобородовыми, подъ наблюденіемъ инженера Соколовскаго, и стоили 270 рублей.

4) Въ 1886 году производился *мелкій ремонтъ крыльевъ и исправлялась мостовая на мосту*. Израсходовано 17 р. 75 коп.

IV. Губернскій подъѣздной путь отъ мѣст. Захарьевки до ст. Ю. З. Ж. Д. Затишье.

Подъѣздной путь отъ Захарьевки до Затишья имѣетъ про- тяженіе 9 верстъ. Начинаясь отъ моста черезъ балку Кошарку, при въѣздѣ въ мѣст. Захарьевку, съ западной стороны, дорога проходитъ мѣстечкомъ, переходитъ по двумъ мостамъ через рѣку Кучурганъ и боковой протокъ ея и, поднявшись изъ долины, по которой протекаетъ рѣка и въ которой расположено мѣстечко, направляется по прямой линіи, на востокъ, до ст. Затишья. Бла- годаря тому обстоятельству, что Затишье служитъ для сѣверной части уѣзда главной станціей, къ которой направляются грузы, и положенію Захарьевки въ узлѣ почти всѣхъ дорогъ, идущихъ отъ селеній сѣверо-западной части уѣзда къ желѣзной дорогѣ, описываемый участокъ дороги имѣетъ важное экономическое зна- ченіе для уѣзда. Принимая во вниманіе указанное значеніе до- роги, Херсонское Земство включило ее въ число подъѣздныхъ пу- тей, предположенныхъ къ шоссированію, и въ 1894 году, по порученію этого земства, Инженеромъ Путей Сообщенія Уманскимъ были произведены изысканія и составленъ проектъ шоссе и другихъ при немъ сооруженій. Въ настоящее время эта дорога грунтовая и имѣетъ ширину дорожной полосы въ 20 саженей. По топографіи своей она принадлежитъ къ числу нагорныхъ дорогъ. Какъ указано было выше, дорога начинается отъ моста черезъ балку Кошарку. Эта балка впадаетъ съ правой стороны въ рѣку Кучурганъ; она имѣетъ большой бассейнъ, многоводна и совершенно пересыхаетъ только въ жаркія и сухія лѣта. Само мѣстечко, будучи расположено въ клину, образуемомъ тече- ніемъ обѣихъ балокъ, мостомъ сообщается съ западною частью уѣзда, и этотъ мостъ представляетъ собою конечный пунктъ тран- зитной дороги отъ мѣст. Туманово, сел. Осиповки и другихъ—въ

Захарьевкѣ. Пройдя мѣстечкомъ черезъ невысокій перевалъ, раздѣляющій обѣ балки, дорога переходитъ въ Кучурганъ; здѣсь, при выѣздѣ изъ мѣстечка, она проходитъ главное русло балки и саженяхъ въ 80-ти, далѣе къ востоку, черезъ боковой протокъ. Въ обоихъ этихъ мѣстахъ устроены мосты. Рѣка Кучурганъ въ описываемомъ мѣстѣ не имѣетъ постояннаго теченія и лѣтомъ обыкновенно пересыхаетъ; но во время дождей и весенняго половодія широко разливается, причемъ иногда затопляетъ пространство между мостами, хотя и не настолько глубоко, чтобы препятствовать проѣзду. На второй верстѣ дорога, пройдя Кучурганъ, довольно крутымъ, длиною около $1^1/_2$ версты, подъемомъ, выходитъ изъ балки. На 4-ой верстѣ она пересѣкается балкою Гедеримовою, впадающей въ Кучурганъ. Балка глубокая, съ крутыми спусками, длиною, каждый, около версты. Теченіе въ балкѣ бываетъ только во время дождей и въ половодіе, такъ какъ она имѣетъ довольно большой басссейнъ и сильное паденіе, то проѣздъ становится по временамъ опаснымъ. Въ настоящее время на балкѣ устроенъ мостъ. Пройдя балку Гедеримому, дорога, до Затишья, идетъ по возвышенной и ровной мѣстности, на водораздѣлѣ балокъ Кучургана и Куяльника, вдоль котораго проведена желѣзная дорога; только на 6-ой и 9-ой верстахъ встрѣчаются небольшія ложбины, представляющія отвершки балокъ, впадающихъ въ Кучурганъ. Преобладающій грунтъ дороги—черноземный, за исключеніемъ спусковъ въ балки, гдѣ онъ становится глинистымъ, а на Кучурганѣ песчано-иловатымъ. Дорога проходитъ черезъ слѣдующіе населенные пункты: 1) на первой верстѣ—мѣст. Захарьевку, въ которомъ находятся: становая квартира, волость, почтовая станція для пересылки всякаго рода корреспонденціи, земская почта и земскій врачебный пунктъ съ амбулаторіей. Каждыя двѣ недѣли въ мѣстечкѣ устанавливаются большіе базары; 2) на второй верстѣ дорога проходитъ мимо небольшаго селенія Байерово или Адамовка и 3) на 9-ой верстѣ—черезъ небольшой поселокъ, при станціи Затишье, въ которомъ разъ въ двѣ недѣли бываютъ базары. На дорогѣ находятся сооруженія, описаніе которыхъ приводится ниже.

Мостъ черезъ балку Кошарку, на первой верстѣ. Мостъ о двухъ пролетахъ, по $2^1/_2$ сажени, деревянный, на каменныхъ Описаніе сооруженія.

устояхъ, съ среднимъ каменнымъ быкомъ. Устои, быкъ и откосныя крыльевыя стѣнки построены изъ мѣстнаго бутоваго камня съ облицовкою изъ тесанной бутовой плиты, ломокъ близъ города Дубоссаръ. Вся кладка произведена на цементномъ растворѣ. Фундаменты основаны на дубовыхъ лежняхъ; глубина ихъ 1 сажень и толщина $^3/_4$ сажени. Средняя толщина устоевъ и быка два аршина. Проѣзжая часть, сосноваго лѣса, состоитъ изъ двойнаго настила: нижняго—изъ $3^1/_2$ дюймовыхъ и верхняго—изъ $2^1/_2$ дюймовыхъ досокъ; прогоны, въ количествѣ 7-ми на каждый пролетъ, изъ 7×5 вершковыхъ брусьевъ. При мостѣ, съ обѣихъ сторонъ, насыпаны земляныя дамбы, общею длиною въ 49 саженей. Ширина дамбъ, въ верху, $3^1/_2$ сажени; откосы съ полуторнымъ заложеніемъ. На мосту поставлены перила изъ 4-хъ вершковыхъ брусьевъ. Изъ такого же лѣса перила разставлены на дамбахъ, а также и надолбы. Ширина проѣзжей части дамбъ и моста, между перилами, 3 сажени. Нижній настилъ, прогоны и перила осмолены.

Мостъ начатъ постройкою въ 1894-мъ году, по проекту инженера Соколовскаго. Работы взяты, съ торговъ, подрядчикомъ Мордкою Тимковскимъ за 3200 рублей. Въ настоящее время, т. е. въ іюнѣ мѣсяцѣ 1895 года, работы закончены, но мостъ не принятъ въ вѣдѣніе Земства и окончательнаго расчета не произведено. Въ обезпеченіе исправнаго состоянія сооруженія въ теченіи годичнаго срока, со времени принятія его Земствомъ въ свое вѣдѣніе, будетъ удержанъ съ подрядчика залогъ, въ размѣрѣ 10% съ подрядной суммы, т. е. 320 рублей. Проѣздъ по мосту открытъ.

Описаніе сооруженія.

Мостъ черезъ русло рѣки Кучургана, въ концѣ первой версты. Мостъ деревянный, на каменныхъ устояхъ, пролетомъ $2^2/_3$ сажени. Устои и откосныя крыльевыя стѣнки сложены изъ мѣстнаго бутоваго камня на цементномъ растворѣ, съ облицовкою изъ рѣзаннаго Красногорскаго камня, «ломки на Днѣстрѣ, вблизи Тирасполя». Проѣзжая часть состоитъ изъ двойнаго дубоваго настила, изъ $2^1/_2$ дюймовыхъ досокъ, и 7-ми сосновыхъ прогоновъ, изъ 7×5 вершковыхъ брусьевъ, укрѣпленныхъ подушками. Глубина фундаментовъ устоевъ 1 сажень, толщина $^3/_4$ сажени. Средняя толщина устоевъ около 2-хъ аршинъ. Съ обѣихъ сторонъ моста насыпаны земляныя дамбы, общею длиною 47 саже-

ней и шириною $3^1/_3$ сажени, съ полуторными откосами. На мосту поставлены перила изъ дубовыхъ 4-хъ вершковыхъ брусьевъ. Такого-же лѣса перила и надолбы разставлены на дамбахъ. Ширина проѣзжей части, между перилами, 3 сажени. Прогоны съ подушками, нижній пастилъ и всѣ перила осмолены.

Мостъ построенъ въ 1890 г., по проекту инженера Соколовскаго. Работы производились подрядчикомъ Леоновымъ за 2185 руб.

1) Въ іюнѣ 1895 года было произведено: *исправленіе перилъ на мосту и дамбахъ*, постановкою новыхъ желѣзныхъ хомутовъ, вмѣсто поломанныхъ и расхищенныхъ мѣстными жителями; *осмолка перилъ и надолбъ*, взамѣнъ возобновленія окраски масляною краскою, которою они были окрашены при постройкѣ и *исправленіе откосовъ дамбъ*, попорченныхъ свиньями и другимъ скотомъ. Работы производились подрядчикомъ Тимковскимъ за 32 руб.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

Мостъ черезъ боковой протокъ рѣки Кучургана, саженяхъ въ 80-ти отъ предыдущаго, съ лѣвой стороны балки. Пролетъ моста 2 сажени. По качеству матеріаловъ, способу постройки и конструкціи, онъ одинаковъ съ предыдущимъ, одновременно съ которымъ и строился. Глубина фундаментовъ $^3/_4$ сажени, толщина 2 аршина. Средняя толщина устоевъ $^1/_2$ сажени. При мостѣ, съ обѣихъ сторонъ, насыпаны земляныя дамбы, общею длиною 27 саженей. Съ лѣвой стороны дамба соединяется съ земляною плотиною, существовавшей ранѣе постройки моста и устроенной владѣльцемъ для образованія пруда. Въ настоящее время этотъ прудъ совершенно занесенъ наносами изъ овраговъ, прорѣзывающихъ лѣвый склонъ балки, причемъ заносится и мостъ. Подобнаго рода явленіе произошло вслѣдствіе того, что владѣлецъ, желая воспользоваться водами овраговъ для наполненія пруда, питавшагося прежде только водою рѣки Кучургана, направилъ эти воды въ прудъ, загородивши при этомъ прежнее русло, проходившее въ сторонѣ.

Описаніе сооруженія.

Мостъ построенъ въ 1890 году, по проекту инженера Соколовскаго. Работы производились подрядчикомъ Леоновымъ за 1365 рублей.

1) Въ іюнѣ 1895 года, одновременно съ ремонтомъ предыдущаго моста, производились: *исправленіе и осмолка перилъ*

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

на мосту и на дамбахъ, исправленіе дамбъ и расчищено русло между устоями моста и внѣ ихъ, съ обѣихъ сторонъ, по длинѣ около 15 саженей. Работы производились подрядчикомъ Тимковскимъ за 29 р. 70 к.

Описаніе сооруженія.

Мостъ черезъ балку Гедеримову, на 4-й верстѣ. Мостъ деревянный, на каменныхъ устояхъ, пролётомъ въ $2^1/_2$ сажени. Устои сложены изъ мѣстнаго бутоваго камня на цементномъ растворѣ, съ облицовкою изъ тесанной плиты, ломокъ близь гор. Дубосаръ. Глубина фундаментовъ 1 сажень, ширина $^3/_4$ сажени и они основаны на дубовыхъ лежняхъ. Средняя толщина устоевъ 2 аршина. Проѣзжая часть сосноваго лѣса и состоитъ изъ двойнаго настила: нижній—изъ 3 дюймовыхъ, а верхній —$2^1/_2$ дюймовыхъ досокъ. Прогоны изъ 7×5 вершковыхъ брусьевъ, въ числѣ 7-ми штукъ, и укрѣплены подушками. Перила изъ 4-хъ вершковыхъ брусьевъ, осмолены. Русло между устоями замощено лоткомъ, сложеннымъ изъ мѣстнаго бутоваго камня, толщиною въ 8 вершковъ, съ заливкою швовъ цементнымъ растворомъ. Для огражденія лотка отъ размыванія, концы его, съ обѣихъ сторонъ, ограждены фундаментами, глубиною и толщиною въ 1 аршинъ, сложенными на цементномъ растворѣ. При мостѣ насыпаны земляныя дамбы, общею длиною въ 35 саженей. Ширина дамбъ $3^1/_2$ сажени, откосы полуторные. На дамбахъ поставлены перила изъ сосновыхъ 4-хъ вершковыхъ брусьевъ и надолбы. Перила и надолбы осмолены. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ, между перилами, 3 сажени. Нижній настилъ, перила и прогоны на мосту также осмолены.

Мостъ начатъ постройкою въ 1894 году, по проекту инженера Соколовскаго. Работы взяты съ подряда Тимковскимъ за 2500 рублей. Мостъ постройкою оконченъ, но еще не принятъ Земствомъ въ свое вѣдѣніе и полнаго расчета за работы не произведено. Въ обезпеченіе исправнаго состоянія сооруженія въ продолженіи одного года, со времени принятія его Земствомъ, съ подрядчика удерживается залогъ, въ размѣрѣ 10% подрядной суммы, т. е. 250 рублей. Проѣздъ по мосту открытъ.

Помимо расходовъ на постройку и ремонтъ описанныхъ на этой дорогѣ сооруженій, въ 1892 г. производилось исправленіе спусковъ въ балку Кучурганъ и въ балку Гедеримову инженеромъ Соколовскимъ, хозяйственнымъ способомъ, на что было израсходовано 50 р.

V. Губернскій подъѣздной путь отъ ст. Ю. З. Ж. Д. Веселый-Кутъ до м. Гросулово.

Подъѣздной путь отъ ст. Веселый-Кутъ до м. Гросулово имѣетъ протяженіе 13 верстъ. Эта дорога грунтовая, шириною дорожной полосы въ 20 саженей. Начинаясь въ м. Гросулово, расположенномъ по лѣвой сторонѣ балки Кучургана, дорога идетъ, тою же стороною балки, на югъ, до мѣстечка Новопетровскаго, на 4-й верстѣ, и, при этомъ, въ началѣ второй версты, по серединѣ селенія Михайловки, пересѣкается балкою Водяною, на которой устроенъ мостъ. При выходѣ изъ Новопетровскаго, дорога переходитъ балку Татру, на которой также устроенъ мостъ и, круто поворотивъ на востокъ, выходитъ изъ балки Кучургана по отлогому, длиною около версты, подъему; на 7-ой верстѣ она полого спускается въ балку Савицкую, впадающую въ Кучурганъ съ лѣвой стороны и идетъ этою балкою, по косогору, около трехъ верстъ; на 10-ой верстѣ переходитъ черезъ русло балки по мосту, и по крутому, длиною въ $^3/_4$ версты, подъему, выходитъ на лѣвую сторону ея. Остальныя три версты, до станціи, дорога идетъ почти ровною мѣстностью, на водораздѣлѣ балокъ Кучургана и Куяльника. Всѣ три, упомянутыя выше, балки впадаютъ въ Кучурганъ съ лѣвой его стороны; длина ихъ не превосходитъ, въ среднемъ, 8—9-ти верстъ, и онѣ не имѣютъ постояннаго теченія, наполняясь водою только во время дождей или таянія снѣговъ, причемъ, вслѣдствіе большаго паденія, несутъ бурные и глубокіе потоки. Однако подобное переполненіе балокъ водою не бываетъ продолжительно, ограничиваясь, въ большинствѣ случаевъ, нѣсколькими часами и изрѣдка—одними или двумя сутками. По качеству грунта дорогу можно раздѣлить на

слѣдующіе участки: на первыхъ четырехъ верстахъ отъ Гросулова, по балкѣ Кучургана, грунтъ песчано-иловатый, легко проницаемый водою и не дающій большой грязи. Подъемъ изъ Кучургана, на 5-ой верстѣ, глинистый, въ дождливое время очень вязкій. Перевалъ между Кучурганомъ и балкою Савицкою, на 6-ой и 7-ой верстахъ, черноземный, съ примѣсью глины, также довольно вязкій. Наконецъ на всемъ остальномъ пространствѣ грунтъ черноземный, въ особенности на возвышенномъ плато вблизи Веселаго-Кута. Этотъ участокъ наиболѣе труденъ для проѣзда, такъ какъ послѣ дождей сильно размокаетъ, даетъ глубокія колеи, медленно просыхаетъ и дорога на немъ не скоро накатывается. Описываемый нами путь для значительнаго района средней части уѣзда, лежащей къ западу отъ желѣзной дороги, имѣетъ то же экономическое значеніе, какъ и предыдущій подъѣздной путь — для сѣверо западной. Мѣстечко Гросулово, подобно Захарьевкѣ, служитъ экономическимъ центромъ многочисленныхъ окружныхъ поселеній и также стоитъ въ узлѣ почти всѣхъ дорогъ, идущихъ къ Веселому-Куту, какъ ближайшей желѣзно-дорожной станціи. Херсонское Земство предполагаетъ, въ близкомъ будущемъ, шоссировать эту дорогу, и въ 1894 году, по его порученію, инженеромъ Путей Сообщенія Уманскимъ, были произведены изысканія и составленъ проектъ шоссе и всѣхъ необходимыхъ при немъ сооруженій. Дорога проходитъ черезъ слѣдующіе населенные пункты: 1) На первой верстѣ — мѣстечко Гросулово; въ мѣстечкѣ находятся почтово телеграфная контора, (телеграфная линія проведена вдоль дороги до Веселаго-Кута), земская почтовая станція, становая квартира, земскій врачебный пунктъ съ амбулаторіей, частная аптека, много лавокъ и, разъ въ двѣ недѣли, устанавливаются большіе базары. 2) На второй верстѣ селеніе Михайловку, въ которомъ находится волость. 3) На 4 ой верстѣ — небольшое мѣстечко Новопетровское, въ которомъ тоже, одинъ разъ въ двѣ недѣли, устанавливаются базары. 4) На 9-ой верстѣ дорога проходитъ мимо двухъ небольшихъ нѣмецкихъ хуторовъ, расположенныхъ по лѣвой сторонѣ балки Савицкой. 5) На 10-ой верстѣ дорога проходитъ черезъ селеніе Веселый-Кутъ и 6) на 13-ой верстѣ — черезъ нѣмецкій поселокъ Михельсталь, расположенный при станціи. На дорогѣ находятся слѣдующія сооруженія.

Мостъ черезъ балку Водяную, на 2-й верстѣ отъ мѣст. Гросулово, въ селеніи Михайловкѣ. Мостъ деревянный, пролетомъ въ 3 сажени. Устои состоятъ изъ 5-вершковыхъ дубовыхъ свай, обшитыхъ снаружи $1^1/_2$ дюймовыми сосновыми досками; такого-же устройства и откосныя крылья. Между сваями, позади обшивки, произведена кладка, на навозѣ, изъ бутоваго камня, толщиною въ 1 аршинъ, для огражденія земляныхъ дамбъ, за обшивкою устоевъ, отъ размыванія; каменная кладка углублена въ землю на $^1/_2$ аршина, въ видѣ фундамента. Прогоны, въ количествѣ 6-ти штукъ, изъ дубовыхъ 5-вершковыхъ бревенъ по серединѣ пролета укрѣплены свайнымъ быкомъ изъ такихъ-же бревенъ. Для защиты быка и предупрежденія забивки пролета моста, сносимыми водою изъ овраговъ и полей глыбами обледенѣлаго снѣга, копнами соломы, сѣна и проч., по серединѣ русла, передъ мостомъ, забиты три сваи, треугольникомъ, связанныя между собою распорками и желѣзными хомутами. Настилъ моста ординарный изъ $3^1/_2$ дюймовыхъ, сосновыхъ, досокъ. Перила на мосту изъ 3-хъ вершковыхъ, сосновыхъ, брусьевъ. Досчатая обшивка устоевъ и крыльевъ осмолена. При мостѣ насыпаны, съ обѣихъ сторонъ, земляныя дамбы, общею длиною въ 15 саж. На дамбахъ поставлены перила изъ 3-вершковыхъ, сосновыхъ, брусьевъ. Перила на мосту и дамбахъ осмолены. Ширина дамбъ $2^2/_3$ сажени; откосы полуторные. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ, между перилами, $2^1/_2$ сажени. Описаніе сооруженія.

Мостъ построенъ въ 1890 году, по проекту инженера Соколовскаго. Работы производились подрядчикомъ Кабановымъ за 783 р. 90 коп.

1) Въ 1893 году произведено хозяйственнымъ образомъ *исправленіе дамбъ*. Стоимость работъ 4 рубля. Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

2) Въ 1894 году *исправлялись перила на мосту*, сваленныя, случайно, проѣзжими крестьянами. Исправленіе произведено, хозяйственнымъ способомъ, за 4 р. 42 к.

Мостъ черезъ балку Тятру, на 4-й верстѣ отъ м. Гросулово, при выѣздѣ изъ мѣстечка Новопетровскаго. Мостъ деревянный, пролетомъ въ 3 сажени. По конструкціи и по роду матеріаловъ, употребленныхъ для постройки его, вполнѣ сходенъ съ предыдущимъ. Общая длина дамбъ, съ обѣихъ сторонъ, 12 саженей. Описаніе сооруженія.

Мостъ построенъ въ 1890 г., по проекту инженера Соколовскаго. Работы производились подрядч. Кабановымъ за 682 р. 61 к.

Описаніе ремонтовъ.

1) Въ 1893 г. произведено *исправленіе дамбъ*, хозяйственнымъ способомъ, за 4 рубля.

Описаніе сооруженія.

Мостъ черезъ балку Савицкую, на 9-й верстѣ отъ мѣст. Гросулово. Мостъ деревянный, пролетомъ въ 3 саж. По конструкціи и по роду употребленныхъ для его постройки матеріаловъ, вполнѣ сходенъ съ предыдущими. Общая длина дамбъ 14 саженей.

Мостъ построенъ въ 1890 году, по проекту инж. Соколовскаго. Работы производились подрядчикомъ Кабановыхъ за 694 руб. 33 коп.

Описаніе ремонтовъ.

Въ 1893 году *исправлялись хозяйственнымъ способомъ дамбы* за 5 рублей.

VI. Губернскій подъѣздной путь отъ мѣст. Петровѣровки къ ст. ю. з. ж. д. Веселый-Кутъ.

Подъѣздной путь, къ описанію котораго мы теперь приступаемъ, служитъ для сообщенія восточной части уѣзда съ желѣзною дорогою. Длина его 33 версты; онъ грунтовой и имѣетъ ширину дорожной полосы въ 20 саженей. Слѣдуетъ замѣтить, однако, что фактически эта ширина не вездѣ сохраняется, въ особенности, на владѣльческихъ земляхъ, гдѣ дорога съуживается до 5-ти и даже до 3-хъ саженей. Отъ мѣстечка Петровѣровки дорога идетъ на югъ, правою стороною балки Большаго Куяльника, на протяженіи 3-хъ верстъ, при чемъ совпадаетъ съ Одесскою почтовою дорогою, описанною выше. Пройдя селеніе Баньковку, она поворачиваетъ на западъ и выходитъ изъ Куяльника, по косогору, небольшимъ оврагомъ. Подъемъ имѣетъ длину около $1^1/_2$ версты и довольно отлогій. На протяженіи 6-ти верстъ дорога идетъ поперекъ высокаго и равнаго водораздѣла балокъ Большаго и Средняго Куяльниковъ, пересѣкаясь, на 7-й и 8-й верстахъ, небольшими лощинами, представляющими отвершки балки Каменной, впадающей въ Средній Куяльникъ. На 12-й верстѣ начинается спускъ въ Средній Куяльникъ; спускъ довольно крутой и длиною около версты. Въ балку дорога входитъ при селеніи Ивановкѣ; переходитъ чрезъ русло ея, которое въ этомъ мѣстѣ приближается къ лѣвому берегу, по двумъ мостамъ и, пройдя немного правою стороною, вверхъ по теченію, до селенія Горьево, поворачиваетъ на западъ въ небольшую балку Дальнюю, по правой сторонѣ которой и подпимается на гору, на 14-й верстѣ. Подъемъ, длиною въ $^3/_4$ версты, довольно кру-

той. Отъ Ивановки же и до Горьева дорога проходитъ Среднимъ Куяльникомъ версты $1\frac{1}{2}$. Поднявшись изъ балки Дальней, дорога идетъ по ровной мѣстности, поперекъ водораздѣла балокъ Средняго и Малаго Куяльниковъ, верстъ около 6-ти, причемъ на 20-й верстѣ, переходитъ черезъ не широкій, но довольно глубокій, и съ крутыми спусками, отвершекъ балки Золотой Яръ, впадающей въ Средній Куяльникъ. Въ томъ мѣстѣ, гдѣ проходитъ дорога, владѣльцемъ устроена въ этой балкѣ запруда воды, и проѣздъ направляется по земляной плотинѣ, шириною около 3-хъ саженей. На 23-й верстѣ начинается спускъ въ Малый Куяльникъ. Спускъ отлогій, длиною около 2-хъ верстъ. Этимъ спускомъ дорога входитъ въ большое нѣмецкое селеніе Цербиково или Гофнунгсталь, которое почти все расположено на лѣвой сторонѣ балки. Въ самомъ селеніи, черезъ русло балки, устроенъ мостъ, пройдя который дорога поворачиваетъ къ югу и, нѣсколько ниже селенія, выходитъ, по прорытому въ горѣ спуску, изъ балки. Этотъ спускъ находится на 25-й верстѣ; балкою же дорога идетъ около 2-хъ верстъ. На 28 й верстѣ дорога пересѣкается неглубокою балкою Магаровой; пройдя далѣе $\frac{3}{4}$ версты, такою же балкою Бритнеровой и затѣмъ $2\frac{1}{2}$ версты идетъ косогоромъ, по оврагу, впадающему въ балку Бритнерову. Поднявшись на 31-й верстѣ изъ оврага довольно крутымъ, немного болѣе $\frac{1}{2}$ версты, подъемомъ, дорога идетъ ровною мѣстностію, вдоль полотна желѣзной дороги, до Веселаго-Кута, гдѣ и оканчивается. Преобладающій грунтъ дороги—черноземный, въ особенности, на возвышенныхъ перевалахъ между балками. По Большому Куяльнику, между Петровѣровкою и Баньковкою, грунтъ, какъ указано выше, черноземно-иловатый. Отъ Баньковки и до подъема изъ балки—песчаный; самый же подъемъ на гору—каменистый. Спускъ въ Средній Куяльникъ, съ правой стороны, по балкѣ Дальней, глинисто-песчаный, легко размываемый, отчего вдоль дороги постоянно образуются послѣ дождей глубокія промоины, и ѣзда не всегда бываетъ безопасна, особенно въ ночное время. Дорога по Малому Куяльнику, съ правой стороны русла, отъ моста и до подъема къ Веселому-Куту—песчаная. Грунтъ на подъемѣ глинисто-песчаный. За исключеніемъ указанныхъ мѣстъ, грунтъ дороги, какъ замѣчено выше, черноземный; въ балкахъ—съ примѣсью ила или песку, а на спускахъ—съ

примѣсью глины. Изъ всѣхъ балокъ, пересѣкающихъ дорогу, только Средній и Малый Куяльники настолько велики и имѣютъ такіе обширные бассейны, что вода можетъ въ нихъ держаться довольно продолжительное время, совершенно пересыхая лишь послѣ продолжительныхъ засухъ, и на этихъ балкахъ устроены сооруженія, дающія возможность безпрепятственнаго проѣзда во всякое время. Въ остальныхъ же балкахъ глубокая вода появляется лишь послѣ проливныхъ дождей или быстраго таянія снѣга, причемъ продолжительность теченія воды не превышаетъ, обыкновенно, нѣсколькихъ часовъ. Затрудненіе, при проѣздѣ черезъ такія балки, заключается въ томъ, что русло ихъ обращается въ долго непросыхающую трясину, переѣздъ черезъ которую, даже и для легкихъ экипажей, бываетъ крайне труденъ. Дорога проходитъ черезъ слѣдующіе населенные пункты: 1) на первой верстѣ—мѣст. Петровѣровку; 2) на 2-й верстѣ—сел. Баньковку (Лозоватку); оба на Большомъ Куяльникѣ, и объ нихъ мы уже упоминали выше при описаніи Одесскаго почтоваго тракта. 3) На 12-й верстѣ—селеніе Ивановку, по лѣвой сторонѣ Средняго Куяльника; 4) На 13-й верстѣ—сел. Горьево, по правой сторонѣ Средняго Куяльника. Въ этомъ селеніи находятся волость и земская почтовая станція. 5) На 21-й верстѣ—большое нѣмецкое селеніе Цербиково „Гофнунгсталь“, расположенное на Маломъ Куяльникѣ. Въ этомъ селеніи находятся волость, земская почта и устанавливаются разъ въ двѣ недѣли большіе базары и 6) на 33-й верстѣ—станцію Веселый-Кутъ.

Въ экономическомъ отношеніи болѣе важенъ послѣдній участокъ дороги, отъ Цербикова до Веселаго-Кута, какъ подъѣздной путь для доставки грузовъ на желѣзную дорогу. Слѣдуетъ замѣтить, что, при оцѣнкѣ экономическаго значенія дорогъ для уѣзда, мы принимали во вниманіе, главнымъ образомъ, то, насколько тотъ или другой путь въ состояніи удовлетворять, съ наибольшимъ удобствомъ, потребностямъ движенія хлѣбныхъ грузовъ къ Одессѣ, такъ какъ населеніе уѣзда почти исключительно занимается хлѣбопашествомъ, и главный источникъ благосостоянія и доходовъ имѣетъ отъ продажи хлѣба въ Одессу для заграничнаго экспорта. Если мы обратимъ вниманіе на то, что всѣ поселенія, прилегающаго къ дорогѣ района уѣзда, расположены по долинамъ Куяльниковъ, то станетъ понятнымъ, что для

Петровѣровки и сосѣднихъ съ нею селеній на Большомъ Куяльникѣ, а отчасти и для Горьева, съ селеніями по Среднему Куяльнику, нѣтъ особеннаго расчета везти грузы къ Веселому-Куту за двадцать или тридцать съ лишнимъ верстъ, по гористой, изрѣзанной оврагами и балками, дорогѣ, когда, при сравнительной близости Одессы, они могутъ пользоваться ровными и удобными дорогами: въ первомъ случаѣ, Одесскою —почтовою, а во второмъ — транзитною — по Среднему Куяльнику, на селенія Катаржино, Бѣлку Одесскаго уѣзда и далѣе до Одессы. Въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ, вслѣдствіе близости Веселаго-Кута, находятся Цербиково и селенія по Малому Куяльнику, хотя и для нихъ доставка хлѣбныхъ грузовъ на желѣзную дорогу, дѣйствительно, становится выгодною только во время распутицы. Тѣмъ не менѣе, если движеніе хлѣбныхъ грузовъ къ станціи и нельзя считать особенно бойкимъ, то это не мѣшаетъ существовать значительному оживленію дороги, вслѣдствіе доставки на станцію, въ осенній и зимній періоды, другихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ и мелкаго скота, а также вслѣдствіе мѣстнаго движенія на базары въ Петровѣровку, Цербиково, Катаржино, Гросулово и другіе пункты, и затѣмъ большаго проѣзда пассажировъ на станцію и провозу отъ станціи земледѣльческихъ машинъ, разныхъ строительныхъ матеріаловъ и другихъ товаровъ, необходимыхъ мѣстному населенію. Озабочиваясь о постепенномъ приведеніи въ порядокъ всѣхъ дорогъ въ уѣздѣ, земство, по отношенію къ описываемой дорогѣ, обратило вниманіе, главнымъ образомъ, на участокъ Цербиково—Веселый-Кутъ, какъ болѣе важный, и помимо постройки моста въ Цербиковой черезъ Малый Куяльникъ, въ 1894 году, предполагаетъ произвести постройку мостовъ черезъ балки: Бритнерову, Магарову и Безымянную, замостить спускъ въ Малый Куяльникъ, устроенный нѣмцами изъ Цербикова, устроить удобный спускъ въ балку Безымянную и замостить всю дорогу отъ станціи до этой балки, на протяженіи $2^1/_2$ верстъ, такъ какъ на этомъ участкѣ, благодаря черноземному, жирному, грунту дѣлается невозможная грязь. Наконецъ, предполагается исправить участокъ дороги, идущій по косогору балки Безымянной. На остальныхъ участкахъ дороги болѣе необходимымъ является устройство удобныхъ спусковъ въ балки Большаго и Средняго Куяльниковъ, а

также и замощеніе этихъ спусковъ. На дорогѣ находятся слѣдующія сооруженія.

Два моста съ мощеными при нихъ дамбами, на 12-й верстѣ отъ Петровѣровки, черезъ рѣку Средній Куяльникъ, при сел. Ивановкѣ и вблизи селенія Горьево. Описаніе сооруженія.

Мостъ А. ближайшій къ лѣвой сторонѣ балки. Каменная арка, отверстіемъ въ 3 сажени. Толщина свода 1 аршинъ; ширина устоевъ $^3/_4$ сажени; ширина фундаментовъ $2^1/_2$ аршина, глубина ихъ 1 сажень. Основаніе фундаментовъ заложено на лежняхъ изъ соснового лѣса. Устои, фундаменты и откосныя крыльевыя стѣнки сложены изъ мѣстнаго бутоваго камня на известковомъ растворѣ; облицовка изъ обтесанной бутовой плиты, равно какъ и сводъ. Наружные швы свода и устоевъ расшиты цементнымъ растворомъ. Русло между устоями замощено лоткомъ, сложеннымъ, на сухо, изъ бутовой плиты толщиною въ 8 вершковъ. Поверхъ свода сложены изъ бутоваго камня парапеты, толщиною въ 12 вершковъ и высотою въ $^1/_2$ сажени. Проѣзжая часть моста замощена, и ширина ея, между парапетами, три сажени.

Мостъ былъ построенъ въ 1878 году, по проекту инженера Александрова. Первоначальная длина дамбъ при мостѣ была: съ лѣвой стороны —12 саженей и съ правой—52 саж., причемъ замощена была только проѣзжая часть надъ мостомъ. Между устоями былъ сложенъ лотокъ на известковомъ растворѣ, толщиною въ 1 аршинъ, съ заливкою швовъ, сверху, цементнымъ растворомъ. Работы производились подрядчикомъ Маршевскимъ, повѣреннымъ бендерскаго купца и лѣсоторговца Фирштенберга, за 2381 рубль.

Слишкомъ малый пролетъ моста, нисколько не соотвѣтствующій ни бассейну балки, ни количеству проходимой, во время разлива, воды, которая занимаетъ иногда ширину въ полверсты, при глубинѣ въ руслѣ до $1^1/_2$ сажени и болѣе, былъ причиною того, что вода обходила вокругъ сооруженія, размывая концы дамбъ, и подъѣздъ къ мосту становился совершенно невозможенъ. Благодаря только тому обстоятельству, что длина дамбъ была невелика, и вода свободно обходила ихъ, сооруженіе не было снесено въ первое-же половодіе послѣ постройки; все-таки, напоромъ воды былъ разрушенъ лотокъ между устоями и

попорчены фундаменты. Разрушеніе лотка произошло вслѣдствіе того, что постель подъ нимъ была подмыта напоромъ воды и ключами, въ изобиліи бьющими изъ подъ фундаментовъ и въ руслѣ, причемъ, вслѣдствіе осадки, камни разошлись и растворъ былъ вымытъ. Поддѣлка и исправленіе фундаментовъ были произведены своевременно, но лотокъ оставленъ безъ исправленія, такъ какъ камни его, хотя и въ довольно безпорядочномъ видѣ, но въ сплошную покрываютъ русло, плотно усѣлись, ихъ затянуло иломъ и дальнѣйшей порчи фундаментовъ и размыванія русла не замѣчается. Постройку, какъ въ данномъ, такъ и въ нѣкоторыхъ другихъ случаяхъ, сооруженій, несоотвѣтствующихъ условіямъ мѣстности, нельзя, однако, отнести вполнѣ къ винѣ прежнихъ дѣятелей, такъ какъ это отчасти вызывалось желаніемъ строить, по возможности, болѣе дешевыя и незначительныя по размѣрамъ, сооруженія, расчитывая ихъ не на большую воду, которая обыкновенно бываетъ недолго, а на возможность удобнаго переѣзда черезъ русло, въ которомъ вода держится долгое время, а если есть много ключей, то и постоянно, во всякомъ-же случаѣ стоитъ непролазная грязь. Этотъ принципъ, вполнѣ резонный и примѣнимый для небольшихъ балокъ и овраговъ, въ которыхъ вода бываетъ только по нѣскольку часовъ, для балокъ и рѣкъ съ обширными бассейнами, приводилъ къ постояннымъ ремонтамъ, дополнительнымъ перестройкамъ и вызывалъ излишніе расходы.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

1. Исправленіе дамбъ при мостѣ производилось, ежегодно, мѣстными жителями, натуральною повинностью, съ 1878 по 1890 годъ.

2. Въ 1890 году производились: *поддѣлка фундаментовъ въ устояхъ и крыльяхъ; возобновлены разрушенные концы крыльевъ и исправлена перекрыша ихъ; расшиты цементнымъ растворомъ швы свода, устоевъ и крыльевъ; исправлены парапеты на мосту*, поддѣлкою разрушенныхъ частей и сдѣлана новая перекрыша ихъ крупною бутовою плитою на цементномъ растворѣ. Работы производились подрядчикомъ Бѣлобородовымъ за 200 р.

Въ томъ-же году, въ виду указанныхъ выше недостатковъ сооруженія, приступлено было къ устройству новаго, дополнительнаго моста, удлиненію дамбъ и замощенію ихъ.

3. Въ 1891 году поставлены на дамбахъ *38 штукъ новыхъ сосновыхъ надолбъ* за 76 руб.

Мостъ Б., въ $33^1/_2$ саженяхъ отъ перваго, черезъ новое русло рѣки. Мостъ деревянный, о двухъ пролетахъ, съ каменными устоями и быкомъ. Пролеты моста по 3 сажени. Устои, крыльевыя стѣнки и быкъ сложены изъ мѣстной тесанной бутовой плиты, на цементномъ растворѣ. Ширина устоевъ и быка 2 аршина; глубина фундаментовъ—1 сажень, ширина—$2^1/_4$ аршина. Подошва фундаментовъ основана на лежняхъ изъ сосноваго лѣса. Проѣзжая часть состоитъ изъ семи прогоновъ, надъ каждымъ пролетомъ, укрѣпленныхъ подушками, двойнаго настила и перилъ. Всѣ деревянныя части сосновыя. Прогоны—изъ 7×5 вершковыхъ брусьевъ, настилъ—изъ $2^1/_2$ дюймовыхъ досокъ, перила—изъ 4 вершковыхъ брусьевъ. Перила окрашены сѣрою масляною краскою; остальной лѣсъ, кромѣ верхняго настила, осмоленъ. Одновременно съ постройкою моста было произведено удлиненіе дамбы, съ лѣвой стороны стараго моста, съ 12 до $19^1/_2$ саженей и исправленіе ея; затѣмъ поднята дамба съ правой стороны стараго моста, какъ служащая для связи между обоими мостами и, наконецъ, съ правой стороны новаго моста, насыпана дамба по длинѣ въ 40 саженей. Полная длина всего сооруженія съ мостами—93 сажени. Ширина дамбъ 3,33 сажени, откосы полуторные. Проѣзжая часть и откосы замощены. Мостовая, толщиною въ 4 вершка, сложена въ проѣзжей части по песчаной постели, а въ откосахъ—по земляной. На дамбахъ разставлены перила изъ 4-хъ вершковыхъ сосновыхъ брусьевъ и надолбы изъ 5 вершковыхъ бревенъ; перила и надолбы осмолены. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ, между перилами, три сажени.

Мостъ съ дамбами построенъ въ 1890 году, по проекту инженера Соколовскаго. Работы были взяты съ торговъ подрядчикомъ Саввою Бѣлобородовымъ за 3200 руб.

Въ 1891 году, тѣмъ-же подрядчикомъ, замощены дамбы за 1103 руб. 43 к. Общая стоимость сооруженія 4303 р. 43 к.

Мостъ на 21 верстѣ отъ Петровѣровки, въ селеніи Цербиково «Гофнунгсталь», черезъ балку Малый-Куяльникъ. Мостъ деревянный, пролетомъ въ $11^1/_2$ саженей, съ каменными устоями и четырьмя свайными быками. Устои и крыльевыя стѣнки по- Описаніе сооруженія.

строены изъ мѣстнаго бутоваго камня на цементномъ растворѣ. Средняя толщина устоевъ 2 аршина. Ширина фундаментовъ, подъ устоями, $2^1/_4$ аршина, глубина—$1^1/_3$ сажени. Подошва фундаментовъ основана на сосновыхъ лежняхъ. Свайные быки состоятъ, каждый, изъ 6 дубовыхъ, шести вершковыхъ свай, забитыхъ на глубину до $2^1/_2$ саженей и скрѣпленныхъ, сверху, сосновыми насадками. Проѣзжая часть состоитъ изъ 6 рядовъ составныхъ прогоновъ, укрѣпленныхъ подушками. На прогоны употреблены сосновыя, 6-ти вершковыя, бревна, связанныя между собою шпонками и болтами. Настилъ ординарный, изъ дубоваго, 4-хъ вершковаго накатника, уложеннаго по прогонамъ и засыпаннаго сверху слоемъ каменнаго мелкаго щебня съ пескомъ, толщиною въ 4 вершка. Перила на мосту желѣзныя, изъ сортоваго желѣза; стойки — полосоваго 2×1 дюйм. размѣра, поручни и трости—круглаго $1^1/_4$ и $^3/_4$ дюймоваго желѣза. При мостѣ насыпаны земляныя дамбы, общею длиною въ 146 саженей. Ширина дамбъ 4 сажени, откосы полуторные. На дамбахъ разставлены перила изъ сосновыхъ 4-хъ вершковыхъ брусьевъ и надолбы изъ 5-ти вершковыхъ бревенъ. Перила и надолбы осмолены. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ, между перилами, три сажени. Проѣзжая часть дамбъ замощена, откосы-же замощены до уровня высшаго горизонта воды, во время разлива. Мостовая, толщиною въ 4 вершка, сложена, въ проѣзжей части, на песчаной постели, а въ откосахъ—на земляной. Мостъ находится въ самомъ селеніи, и дамбы расположены по серединѣ улицы, ширина которой 27 саженей. Для удобства жителей, по серединѣ дамбы, съ лѣвой стороны моста, устроенъ мощеный переѣздъ, такъ какъ длина ея здѣсь—до 120 саженей. Полная длина всего сооруженія 159 саж.

Мостъ построенъ, по проекту инженера Соколовскаго, въ 1894 году. Работы производились подрядчикомъ Хмѣлецкимъ, взявшимъ ихъ съ торговъ, за 7740 руб. 29 к. Работы, со всѣми остальными расходами, обошлись въ 7815 р. 65 к.

Описаніе сооруженія.

Спускъ грунтовой въ балку Малый Куяльникъ, съ правой стороны, къ сел. Цебриково (Гофнунгсталь), на 22-й верстѣ. Длина спуска около 200 саженей. Верхняя часть его, по длинѣ въ 50 саженей, прорыта въ горѣ. Ширина выемки 3 сажени, средняя глубина —до $1^1/_2$ сажени. Остальная часть спуска идетъ

по откосу небольшаго оврага, впадающаго въ Куяльникъ. Ширина дороги въ этой части —отъ 4 до 5 саж. Для прокладки дороги, на откосѣ сдѣлана выемка, съ противоположной же стороны произведена подсыпка земли. Грунтъ спуска глинисто песчаный. Средній уклонъ его не болѣе 0,06.

Спускъ устроенъ нѣмцами, жителями Цербикова, которые производили эту работу, постепенно, въ продолженіи 12 лѣтъ и въ настоящее время, ежегодно, расширяютъ и улучшаютъ его.

VII. Губернскій подъѣздной путь отъ сел. Розаліевки, съ переѣздомъ черезъ рѣку Кучурганъ, къ станціи Юго-Зап. жел. дорогъ Раздѣльной.

Подъѣздной путь отъ Розаліевки до Раздѣльной начинается въ с. Андріяшевкѣ, расположенномъ на правой сторонѣ балки Кучургана. Отсюда дорога идетъ, балкою, въ сел. Розаліевку, находящееся въ разстояніи полуверсты отъ Андріяшевки, на противоположной сторонѣ. Для проѣзда черезъ балку устроены два моста и дамба во всю ширину балки. Отъ Розаліевки дорога направляется на востокъ, перпендикулярно къ направленію балки, постепенно поднимаясь въ гору, на протяженіи 4-хъ верстъ, до линіи желѣзной дороги, идущей отъ Раздѣльной на Кишиневъ, которую и переходитъ на четвертой верстѣ отъ Раздѣльной; здѣсь дорога поворачиваетъ на сѣверъ, идетъ вдоль линіи около полуверсты, затѣмъ снова поворачиваетъ на востокъ и, пройдя версту, переходитъ черезъ небольшую безымянную балочку и нѣмецкій хуторъ Матишевъ. Отъ Матишева хутора дорога идетъ, версты двѣ, ровною мѣстностью, до переѣзда, на Одесской линіи желѣзной дороги, у Раздѣльной, съ южной стороны, и, наконецъ, отъ переѣзда до станціи—около полуверсты, вдоль линіи. Все протяженіе дороги 9 верстъ; она грунтовая и имѣетъ ширину дорожной полосы отъ 3 хъ до 4-хъ саженей. Грунтъ дороги черноземный, за исключеніемъ участка отъ Кучургана, черезъ Розаліевку и далѣе въ гору, на протяженіи около $1^1/_2$ версты, гдѣ онъ песковатый. На дорогѣ находятся только два спуска— въ балку у хутора Матишева. Спуски довольно крутые, но не длинные, не болѣе 30—40 саженей и проѣзда не затрудняютъ. Спускъ въ Кучурганъ, у Розаліевки, очень отло-

гій и можетъ не приниматься въ расчетъ. Дорога проходитъ слѣдующіе населенные пункты: 1—на первой верстѣ—небольшое селеніе Андріяшевку, на правой сторонѣ Кучургана; 2—на той-же верстѣ—селеніе Розаліевку (Орлаево), на лѣвой сторонѣ Кучургана; въ этомъ селеніи находятся волость и земская почта; 3—на 7-й верстѣ—небольшой нѣмецкій хуторъ Матишевъ и 4—на 9-й верстѣ—станцію Раздѣльную, при которой находится поселокъ съ земскою почтою, аптекою, лавками и устанавливаются еженедѣльно большіе базары. Въ экономическомъ отношеніи дорога не имѣетъ большаго значенія для уѣзда, такъ какъ районъ прилегающихъ къ ней поселеній слишкомъ не великъ и ограничивается тремя или четырьмя деревнями и хуторами, для которыхъ, впрочемъ, гораздо удобнѣе пользоваться хорошими транзитными дорогами, по обѣимъ сторонамъ Кучургана, для доставки грузовъ на станцію Кучурганъ, которая отъ Розаліевки находится всего въ шести верстахъ. На дорогѣ устроены два моста съ дамбою на балкѣ Кучурганъ, описаніе которыхъ приводится ниже.

Мостъ *А*. черезъ рѣку Кучурганъ при селеніи Розальевкѣ. Мостъ деревянный, пролетомъ въ 12 саженей, съ каменными устоями и четырьмя свайными быками. Устои построены изъ бутоваго камня на цементномъ растворѣ, съ облицовкою изъ обтесанной бутовой плиты. Средняя толщина устоевъ 2 аршина. Глубина фундаментовъ 1,33 сажени, ширина ихъ $2^1/_2$ аршина. Основаніе фундаментовъ заложено на сосновыхъ лежняхъ. Свайные быки состоятъ, каждый, изъ семи 6-ти вершковыхъ, сосновыхъ свай, забитыхъ въ грунтъ на глубину болѣе 2 хъ саженей Быки защищены отъ ледохода четырьмя ледорѣзами изъ сосноваго лѣса. Проѣзжая часть состоитъ изъ семи рядовъ прогоновъ, укрѣпленныхъ подушками, двойнаго настила и перилъ. Прогоны изъ 7×5 вершковыхъ сосновыхъ брусьевъ; настилъ изъ $2^1/_2$ дюймовыхъ сосновыхъ досокъ и перила изъ 4 вершковыхъ брусьевъ. Всѣ деревянныя части моста, за исключеніемъ верхняго настила, осмолены. Перила окрашены сѣрою масляною краскою. Ширина проѣзжей части моста, между перилами, три сажени. Описаніе сооруженія.

Мостъ *Б*—въ 75 саженяхъ правѣе предыдущаго, черезъ боковой протокъ Кучургана. Мостъ деревянный, на каменныхъ устояхъ, пролетомъ въ 2 сажени. Кладка устоевъ произведена Описаніе сооруженія.

на цементномъ растворѣ изъ бутовой плиты, во всемъ одинаково постройкѣ устоевъ перваго моста. Средняя толщина устоевъ 2 аршина. Ширина и глубина фундаментовъ $2^1/_4$ аршина. Проѣзжая часть сосноваго лѣса и состоитъ изъ семи прогоновъ, двойнаго настила и перилъ. Прогоны изъ 7×5 вершковыхъ брусьевъ; настилъ изъ $2^1/_2$ дюймовыхъ досокъ; перила изъ 4 вершковыхъ брусьевъ. Всѣ деревянныя части, кромѣ верхняго настила, осмолены; перила окрашены сѣрою масляною краскою. Ширина проѣзжей части, между перилами, три сажени.

Описаніе сооруженія. **Дамба земляная.** Черезъ всю ширину балки насыпана земляная дамба, длиною въ 248 саженей, а именно: съ лѣвой стороны большаго моста —19 саженей, между мостами—75 саженей и по правую сторону малаго моста—154 сажени; полная же длина всего сооруженія 264 сажени. Ширина дамбы 3,33 сажени, откосы полуторные. На дамбѣ, у мостовъ, и въ тѣхъ частяхъ ея, которыя выше $^1/_2$ сажени, разставлены перила и надолбы изъ сосноваго лѣса. Перила изъ 4 вершковыхъ брусьевъ, а надолбы изъ 5 вершковыхъ бревенъ. Перила и надолбы осмолены.

Постройка сооруженія производилась въ 1892 и 1893 годахъ, по проекту инженера Соколовскаго. Работы были взяты, съ торговъ, подрядчикомъ Рѣзниковымъ.

Въ 1892 году были построены большой мостъ и дамбы. Стоимость работъ, согласно подрядной суммѣ, равнялась 6890 р.

Въ 1893 году тѣмъ же подрядчикомъ былъ устроенъ второй, малый, мостъ за 1534 рубля.

Полная стоимость всего сооруженія равняется 8430 руб. 85 коп.

Тѣмъ-же подрядчикомъ былъ устроенъ 4-хъ саженный коперъ съ 30 пудовою бабою, за 180 рублей.

VIII. Губернскій подъѣздной путь отъ селенія Катаржино къ ст. ю.-з. ж. д. Раздѣльная.

Подъѣздной путь отъ сел. Катаржино до Раздѣльной имѣетъ протяженіе 25 верстъ; онъ грунтовой, съ шириною дорожной полосы отъ 3-хъ до 5-ти саженей. Начальнымъ пунктомъ дороги можно считать мостъ черезъ рѣку Средній Куяльникъ, въ селеніи Катаржино, на Бендеро-Вознесенской военно-транзитной дорогѣ, съ которою, въ этомъ мѣстѣ, описываемый путь совпадаетъ. Отъ моста дорога направляется на западъ и, пройдя около версты, балкою Средняго Куяльника, черезъ селеніе, выходитъ изъ нея по склону праваго берега, довольно отлогимъ, но длиннымъ, около $1^1/_2$ версты, подъемомъ. Поднявшись на гору, дорога оставляетъ Бендерскій трактъ и уклоняется на югъ. На 5-й верстѣ отъ Катаржино дорога переходитъ балку Кривую, въ верховьѣ ея. Въ этомъ мѣстѣ балка неглубока и съ пологими, короткими спусками. На 7-й верстѣ дорога отлого спускается въ балку Долгую; по этой балкѣ идетъ около двухъ верстъ и, у нѣмецкаго хутора Лозинга, поднимается на гору. Подъемъ довольно крутой, но короткій, не длиннѣе 50—60-ти саженей. На 11-й верстѣ дорога переходитъ небольшую лощину, отвершекъ балки Свиной, а на 13-й—балку Свиную. Балка эта глубокая съ крутыми и длинными спусками; въ особенности крутъ и труденъ для проѣзда спускъ съ правой стороны. Въ томъ мѣстѣ, гдѣ проходитъ дорога, въ балкѣ устроена запруда и дорога идетъ по земляной плотинѣ. На 15-й верстѣ дорога проходитъ черезъ селеніе Попятовку, которое расположено на склонахъ небольшаго, но глубокаго оврага, впадающаго въ балку Кривой Яръ. Выйдя крутымъ подъемомъ изъ оврага, дорога

идетъ горою не болѣе ста саженей и, при выѣздѣ изъ селенія, спускается въ Кривой Яръ. Балка Кривой Яръ глубокая и съ обѣихъ сторонъ имѣетъ крутые спуски, длиною не менѣе полуверсты. На 20-й верстѣ дорога переходитъ черезъ балку Карпову и ея отвершки. Сперва дорога спускается въ неглубокую и незначительной ширины балку, образуемую сліяніемъ двухъ овраговъ и при этомъ обходитъ промоину въ руслѣ этой балки, съ отвѣсными краями, глубиною болѣе 2-хъ саженей. Эта промоина образовалась вслѣдствіе подмыванія верхнихъ слоевъ почвы ключами, бѣгущими по слою подстилающей ихъ зеленой глины, легко вымывающейся водою, а также и отъ размыва дождевыми и снѣговыми водами, опустившихся и отдѣлившихся, отъ общей массы, частей грунта. Поступательное движеніе этой промоины, верхъ по балкѣ, равняется, какъ показали наблюденія, въ среднемъ, около 3-хъ саженей въ годъ, причемъ, конечно, приходится переносить на такое-же разстояніе и дорогу. Поднявшись изъ описанной балки на небольшой перевалъ между нею и балкою Карповою, дорога довольно круто спускается въ послѣднюю, причемъ проходитъ черезъ небольшое селеніе Бокалово. Изъ балки дорога, на 22-й верстѣ, поднимается по склону небольшаго оврага, впадающаго въ нее съ правой стороны. Наконецъ, на 23-й верстѣ, дорога переходитъ черезъ глубокую, съ крутыми и длинными спусками, балку Свиную или Велизаровку, называемую такъ, по находящемуся на ней, верстахъ въ 3-хъ выше дороги, селенію. На 25-й верстѣ дорога достигаетъ станціи Раздѣльной, расположенной на возвышенной мѣстности водораздѣла балокъ Кучургана и Куяльника. Изъ приведеннаго описанія дороги видно, что она чрезвычайно пересѣчена оврагами и балками; это происходитъ вслѣдствіе того, что направленіе ея перпендикулярно къ общему направленію теченія всѣхъ водъ, идущихъ къ морю, съ сѣвера на югъ. Такимъ-же характеромъ, въ большей или меньшей степени, какъ можно было видѣть изъ предыдущихъ описаній, отличаются и другія дороги, имѣющія подобное-же направленіе. Въ прежнее время, до постройки желѣзныхъ дорогъ, такого рода дороги старались прокладывать, по возможности, по ровнымъ мѣстамъ, обходя овраги и балки; теперь-же, когда условія движенія коренными образомъ измѣнились, не всегда возможно пользоваться старымъ направленіемъ дорогъ,

въ особенности для подъѣздныхъ путей, главное назначеніе которыхъ захватывать возможно больтій районъ поселеній, тогда какъ старыя дороги идутъ по пустырямъ. Характерный примѣръ этому мы имѣемъ въ Бендеро-Вознесенскомъ трактѣ, идущемъ въ томъ-же направленіи, какъ и описываемый нами путь. Поднявшись изъ Средняго Куяльника, этотъ трактъ уклоняется на сѣверъ, обходя всѣ балки и овраги, но въ то-же время обходитъ и всѣ населенныя мѣста, расположенныя въ этихъ балкахъ, ближе къ водѣ. Желѣзную дорогу онъ пересѣкаетъ при полустанкѣ Мигаево, въ 10 верстахъ сѣвернѣе Раздѣльной. Конечно, при подобныхъ условіяхъ указанный участокъ тракта, никоимъ образомъ не можетъ удовлетворять требованіямъ, предъявляемымъ къ подъѣздному пути. Преобладающій грунтъ дороги черноземный, только на спускахъ въ балки, гдѣ обнажаются подстилающіе черноземъ слои, онъ переходитъ въ глинисто-песчаный или-же каменистый; въ балкахъ-же—глинистый или песчано-иловатый, смотря по роду наносовъ. Въ балкѣ Средняго Куяльника, по селенію Катаржино, дорога песчаная. Подъемъ изъ балки—глинисто-песчаный, легко размываемый водою, вслѣдствіе чего съ обѣихъ сторонъ дороги образовались громадные овраги, съ отвѣсными почти краями. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ обрывы слишкомъ близко подходятъ къ дорогѣ и съуживаютъ ее, набросаны въ видѣ невысокаго барьера камни. Оба спуска въ балку Свиную, у Попятовки, глинистые; спускъ-же съ правой стороны, въ верхней части, каменистый. Дорога балкою, черезъ селеніе Попятовку, глинисто-песчаная. Оба спуска въ балку Кривой Яръ—глинистые. Черезъ хуторъ Бокаловъ, по Карповой долинѣ, дорога песчаная. Въ балкѣ Свиной или Велизаровкѣ, около Раздѣльной, спускъ съ правой стороны глинистый, въ верхней-же части—песчано-каменистый. Изъ всѣхъ описанныхъ балокъ только въ Среднемъ Куяльникѣ сохраняется теченіе воды почти круглый годъ, но и оно съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе уменьшается, а въ то-же время весенніе разливы становятся многоводнѣе, хотя продолжительность ихъ въ свою очередь также уменьшается. Это явленіе общее для всѣхъ балокъ и рѣкъ края, представляется результатомъ быстраго заноса ихъ, вслѣдствіе размыванія склоновъ и образованія на этихъ склонахъ овраговъ и беретъ начало со времени заселенія края и развитія

въ немъ земледѣльческой культуры и скотоводства. Насколько быстро происходитъ этотъ заносъ балокъ, можно судить по нѣкоторымъ примѣрамъ, такъ: въ самомъ селеніи Катаржино, которое основано въ началѣ этого столѣтія, т. е. не болѣе 85-ти лѣтъ, нѣкоторыя части его застроились вновь, надъ занесенными старыми домами; существующій въ настоящее время мостъ черезъ рѣку построенъ надъ устоями, прежде бывшаго и занесеннаго наносами, моста; въ свою очередь, и этотъ мостъ быстро заносится и уже, по крайней мѣрѣ, аршина на полтора сидитъ въ землѣ, хотя ему не болѣе 30 лѣтъ. На балкѣ Кучурганъ, въ селеніи Розальевкѣ, при копкѣ котловановъ для моста, найдена была мѣдная монета временъ Императрицы Елизаветы, на глубинѣ около трехъ аршинъ. Еще въ началѣ настоящаго столѣтія балки Тилигулъ, Куяльники и Кучурганъ были настоящими рѣками, по которымъ даже могли ходить суда. Все это отошло въ область преданія и, глядя теперь на пробивающіяся кое гдѣ лужи воды въ руслахъ или тонкія поросли камыша, трудно повѣрить, чтобы немного, сравнительно, лѣтъ тому назадъ, текли широкія, многоводныя рѣки на этихъ самыхъ мѣстахъ. Здѣсь, конечно, не мѣсто вдаваться въ подробности и изслѣдованія по этому вопросу, такъ какъ объ немъ существуетъ довольно обстоятельная литература, и если мы нѣсколько остановились на явленіяхъ размыванія и заноса балокъ, то только потому, что, при устройствѣ новыхъ и поддержаніи старыхъ дорогъ и сооруженій, съ этими явленіями необходимо приходится считаться. Описываемая нами дорога проходитъ черезъ слѣдующія населенныя мѣста: 1) на первой верстѣ — селеніе Катаржино; это большое болгарское селеніе, широко раскинувшееся по обѣ стороны Средняго Куяльника, при сліяніи его съ Малымъ-Куяльникомъ; въ немъ устанавливаются, разъ въ двѣ недѣли, базары, имѣется частная аптека, земскій врачебный пунктъ съ амбулаторіей, волость, земская почта и помѣщается квартира земскаго начальника. Болгары, народъ промышленный и занимаются, кромѣ земледѣлія, разведеніемъ садовъ и огородовъ. 2) На 9-й верстѣ дорога проходитъ черезъ небольшой нѣмецкій хуторъ Лозинга. 3) На 15-й — селеніе Попятовку, въ которомъ находятся: волость, земская почта и устанавливаются базары. 4) На 21-й верстѣ —

болгарское селеніе Бокалово и 5) на 25-й верстѣ дорога достигаетъ станціи Раздѣльной, при которой находится весьма оживленный и торговый поселокъ. Въ поселкѣ находятся: аптека, лавки, земская почта и еженедѣльно устанавливаются большіе базары. Успѣшному росту поселка и обращенію его въ большое торговое мѣстечко много мѣшаетъ, судя по отзывамъ жителей, то обстоятельство, что онъ расположенъ на частной землѣ и условія для поселенія довольно стѣснительны. Въ экономическомъ отношеніи, какъ подъѣздной путь, имѣетъ болѣе значенія участокъ отъ Попятовки до Раздѣльной, протяженіемъ въ 9 верстъ. Въ настоящее время Тираспольское Земство предположило произвести рядъ работъ по устройству этого участка. Начало этимъ работамъ положено устройствомъ грунтоваго спуска въ балку Свиную или Велизаровку, съ правой стороны ея, въ двухъ верстахъ отъ Раздѣльной, а также и замощеніемъ русла балки. Далѣе имѣется въ виду устройство моста и перенось дороги на новое мѣсто, при хуторѣ Бокаловомъ, чтобы избѣжать ежегоднаго передвиженія ея, для обхода нарастающаго въ руслѣ балки оврага, о чемъ уже было упомянуто выше. Наконецъ, предполагается устройство удобныхъ грунтовыхъ спусковъ въ балкахъ Кривой-Яръ и Свиной, при Попятовкѣ. Всѣ эти работы Земство предполагаетъ произвести постепенно, на ряду съ работами по устройству другихъ дорогъ. Выше мы указали, что въ экономическомъ отношеніи имѣетъ значеніе участокъ отъ Попятовки до Раздѣльной; это будетъ понятно, если мы примемъ во вниманіе близость Одессы, а отчасти и топографическія условія дороги. Ниже приводится описаніе сооруженій, находящихся на дорогѣ.

Описаніе сооруженія.

Мостъ черезъ рѣку Средній Куяльникъ, въ селеніи Катаржино, на первой верстѣ. Мостъ каменный, о двухъ аркахъ, отверстіемъ по $2,_{16}$ сажени. Арки расположены другъ отъ друга на разстояніи 2-хъ саженей. При мостѣ, съ обѣихъ сторонъ, находятся земляныя дамбы, общею длиною въ 23 сажени, облицованныя каменными стѣнками. Стѣнки толщиною въ 1 аршинъ, сложены изъ мѣстной тесанной бутовой плиты на известковомъ растворѣ. Выше насыпи стѣнки образують парапеты высотою въ 1 аршинъ и толщиною въ 12 вершковъ. Ширина проѣзжей части дамбы, между парапетами, $3^1/_3$ сажени и она замощена. Своды сложены на половину изъ обтесанной бутовой плиты, тол-

щиною въ 12 вершковъ, и на половину изъ бутоваго камня, толщиною въ 6 вершковъ, на известковомъ растворѣ. Такое устройство сводовъ произошло вслѣдствіе того, что мостъ первоначально былъ построенъ съ 6-ти вершковыми сводами, затѣмъ части этихъ сводовъ наводненіемъ были разрушены и, при возобновленіи, поддѣланы кладкою изъ правильно обтесанныхъ камней, толщиною въ 12 вершковъ. Толщина устоевъ $^1/_2$ сажени, и основаніе ихъ заложено на устояхъ, прежде бывшаго на этомъ мѣстѣ, но занесеннаго иломъ, моста. Полутора саженный промежутокъ между устоями арокъ забученъ, на сухо, бутовымъ камнемъ и облицованъ съ обѣихъ сторонъ стѣнками, толщиною въ 1 аршинъ. Устои и облицовочныя стѣнки сложены изъ мѣстной тесанной бутовой плиты на известковомъ растворѣ. Надъ мостомъ устроены каменные парапеты тѣхъ-же размѣровъ, какъ и при дамбахъ.

Время постройки этого моста неизвѣстно, но можно думать, что оно относится къ концу 40-хъ и началу 50-хъ годовъ, т. е. ко времени Крымской войны, такъ какъ тогда Правительство приводило въ порядокъ всѣ дороги, и большая часть дорожныхъ сооруженій, перешедшихъ отъ казны въ вѣдѣніе Земства, построена въ этотъ періодъ времени.

Приступая къ описанію ремонтовъ и перестроекъ, необходимо замѣтить, что пролетъ моста, равный $4^1/_3$ саженямъ, да еще съуженный арками, слишкомъ малъ для пропуска воды балокъ Средняго и Малаго Куяльниковъ, въ полуверстѣ ниже сліянія которыхъ, мостъ построенъ. Благодаря незначительнымъ размѣрамъ дамбъ и небольшой высотѣ моста, вода не только обходитъ его кругомъ, но и идетъ поверхъ, причемъ задерживаясь въ своемъ теченіи, заноситъ русло и мостъ иломъ и пескомъ. То обстоятельство, что мостъ не дѣлаетъ подпора водѣ, предохранило его отъ полнаго разрушенія, но зато, помимо прекращенія проѣзда во время разливовъ, размываются дамбы, ледоходомъ разрушаются парапеты, а иногда, какъ это и имѣло мѣсто, разрушаются и самыя арки.

1. Въ 1877 году, въ Земскомъ Собраніи разсматривалось заявленіе гласнаго Георгія Попова о необходимости исправленія Катаржинскаго моста и о томъ, что общество селенія Катаржино принимаетъ на себя обязательство поддерживать и ремонтировать

два другіе моста, находящіеся въ селеніи, а именно: одинъ черезъ балку Малый Куяльникъ, на транзитной дорогѣ, идущей по лѣвой сторонѣ этой балки, въ селенія Цербиково и другія и другой мостъ черезъ Большой Куяльникъ, немного выше сліянія его съ Малымъ Куяльникомъ. Весною 1878 года, на основаніи постановленія земскаго собранія, было приступлено къ ремонту моста, причемъ были произведены слѣдующія работы: *замощено русло между устоями обѣихъ арокъ лоткомъ*, толщиною въ 12 вершковъ, съ заливкою швовъ цементнымъ растворомъ; *устроены четыре ледорѣза изъ дубоваго лѣса*; *сложены*, вновь, *каменные парапеты*, высотою въ 1 аршинъ и общею длиною въ 60 саженей, такъ какъ старые парапеты были разрушены ледоходомъ; *возобновлена размытая часть дамбы* съ правой стороны моста, съ облицовкою ея каменными стѣнками и *удлинена дамба* съ этой же стороны на 30 саженей, при ширинѣ насыпи въ 4 сажени и средней высотѣ въ 1 аршинъ, съ засыпкою полотна хрящемъ и замощеніемъ проѣзжей части моста. Работы были произведены, по смѣтѣ, составленной инженеромъ Александровымъ, за 592 рубля.

2. Въ 1888 году производился *ремонтъ сводовъ обѣихъ арокъ моста*, почти наполовину разрушенныхъ ледоходомъ; разрушенныя части сводовъ возобновлены кладкою изъ тесаннаго камня, въ 12 вершковъ длины, на известковомъ растворѣ; кромѣ того, *ремонтированы парапеты, устои и облицовка дамбъ*. Работы были исполнены подрядчикомъ Бѣлобородовымъ, по смѣтѣ, составленной инженеромъ Соколовскимъ, за 368 рублей.

Ко времени послѣдняго ремонта, никакихъ признаковъ лотковъ и ледорѣзовъ не существовало и они не возобновлялись въ виду безполезности.

Немного выше мы упомянули, что въ Катаржино находятся еще два моста, кромѣ описаннаго; такъ какъ эти мосты, несомнѣнно, имѣютъ близкое соотношеніе къ подъѣздному пути, то мы и приводимъ при этомъ краткое ихъ описаніе.

1. *Мостъ черезъ рѣку Малый Куяльникъ*. Мостъ каменный, пролетомъ въ 2 сажени, построенъ изъ мѣстнаго камня на известковомъ растворѣ. Сводъ толщиною 12 вершковъ. Парапеты высотою и толщиною въ 1 аршинъ. Проѣзжая часть моста замощена; ширина ея, между парапетами, 3 сажени. При

Описаніе сооруженія.

мостѣ насыпаны невысокія дамбы, общею длиною около 10-ти саженей. Во время половодія мостъ заливается кругомъ водою. Ремонты производятся на счетъ сельскаго общества.

Время постройки моста въ точности неизвѣстно, но, по всей вѣроятности, относится къ тому-же періоду, какъ и предыдущаго, т. е. къ сороковымъ или началу пятидесятыхъ годовъ.

Описаніе сооруженія.

2. *Мостъ черезъ рѣку Средній Куяльникъ.* Мостъ деревянный, на каменныхъ устояхъ, пролетомъ въ $2^1/_2$ сажени, легкой, деревенской конструкціи. Устои сложены изъ крупной бутовой плиты на известковомъ растворѣ. Прогоны изъ дубовыхъ 5-ти вершковыхъ бревенъ. Настилъ изъ дубовыхъ 3 вершковыхъ пластинъ засыпанъ сверху хрящемъ и землею. Перила деревянныя, легкія. При мостѣ насыпаны невысокія дамбы, общею длиною около 15-ти саженей. Ширина проѣзжей части моста 2 сажени. Въ половодіе мостъ заливается кругомъ. Ремонты производятся сельскимъ обществомъ.

Время постройки моста неизвѣстно.

Описаніе сооруженія.

Спускъ грунтовой и мостовая на балкѣ Свиной „Велизаровкѣ", на 23-й верстѣ. Спускъ, съ правой стороны балки, длиною въ 170 саженей, шириною 4 сажени. Въ верхней части спуска, по длинѣ 52 сажени, сдѣлана выемка въ горѣ. Наибольшая глубина выемки 1 сажень; средняя глубина около 2-хъ аршинъ; откосы ординарные. Средняя часть спуска, по длинѣ 48 саженей, проходитъ по косогору и въ этой части произведена срѣзка косогора и планировка полотна дороги подсыпкою земли. Въ нижней части спуска, по длинѣ въ 70 саженей, насыпана земляная дамба шириною въ 4 сажени и среднею высотою въ 1 аршинъ, съ полуторными откосами. Русло балки, по длинѣ въ 40 саженей, замощено. Ширина мостовой 3 сажени, толщина 4 вершка. Уклоны спуска: по длинѣ 90 саженей, отъ верха, въ $0,_{07}$; далѣе, по длинѣ 50 саженей, въ $0,_{1}$ и въ нижней части, по длинѣ 30 саженей, въ $0,_{02}$. Уклонъ мостовой, къ срединѣ русла, $0,_{01}$. Натуральный уклонъ спуска, въ среднемъ, отъ $0,_{20}$ до $0,_{25}$, въ верхней части, и $0,_{1}$ — $0,_{25}$ въ нижней части.

Замощеніе русла произведено въ виду того, что вода проходитъ балкою широкимъ, но не глубокимъ потокомъ, не болѣе

аршина или 12 вершковъ въ самомъ низкомъ мѣстѣ и притомъ кратковременно, такъ что проѣздъ затрудняется лишь вслѣдствіе долго непросыхающей, глубокой и вязкой грязи.

Спускъ и мостовая устроены въ 1895 году. Работы производились, по указанію инженера Соколовскаго, подрядчикомъ Тихомировымъ и стоили: земляныя работы—383 руб. 16 коп., мостовая—165 р. 60 к. Всего 548 р. 76 к.

Кромѣ расходовъ на постройку и ремонтъ описанныхъ выше сооруженій, въ 1892 году земствомъ было израсходовано 13 р. на постановку деревяннаго барьера изъ еловаго лѣса, для огражденія промоины въ балкѣ Карповой, при хуторѣ Бокаловомъ.

IX. Бендеро-Вознесенскій военно-транзитный трактъ.

Бендеро-Вознесенскій военный трактъ проходитъ по Тираспольскому уѣзду на протяженіи 122 верстъ. Отъ города Бендеръ онъ идетъ черезъ Тирасполь, селенія: Гребенники, Кардамычево, полустанокъ Мигаево и селенія: Катаржино, Малое Жеребково, Вейсову, до мѣстечка Березовки Ананьевскаго уѣзда. Со времени постройки желѣзныхъ дорогъ, онъ потерялъ всякое значеніе, какъ непрерывный транзитный и проѣзжій трактъ отъ восточной части губерніи къ Бессарабіи, и представляетъ изъ себя нѣсколько самостоятельныхъ дорогъ различнаго экономическаго значенія, тяготѣющихъ, или къ желѣзной дорогѣ, или къ отдѣльнымъ мѣстнымъ центрамъ. Названіе свое эта дорога, или вѣрнѣе дороги, сохранили благодаря тому обстоятельству, что служатъ обыкновеннымъ маршрутомъ при проходѣ войскъ на ежегодные учебные сборы около Одессы или Бендеръ, т. е. причинамъ, не имѣющимъ экономическаго характера. Поэтому приступая къ описанію тракта, будетъ удобнѣе раздѣлить его на участки, соотвѣтственно направленію движенія къ отдѣльнымъ экономическимъ центрамъ и разсматривать каждый участокъ особо. Въ указанномъ отношеніи дорогу можно раздѣлить на пять участковъ, а именно:

1) Бендеры—Тирасполь.
2) Кардамычево—Тирасполь.
3) Кардамычево—Мигаево.
4) Жеребково—Мигаево.
5) Жеребково—Березовка.

Первый участокъ, отъ Бендеръ до Тирасполя, имѣетъ протяженіе 9 верстъ. Дорога начинается отъ желѣзнодорожнаго моста черезъ рѣку Днѣстръ, проходитъ берегомъ рѣки около версты, по устроенной для проѣзда дамбѣ, затѣмъ черезъ боль-

ное болгарское селеніе Паркаңы и отъ него—до города Тирасполя. Мѣстность, по которой проходитъ дорога, почти совершенно ровная и слегка подымается только у Тирасполя, который расположенъ на небольшой возвышенности. Черезъ Тирасполь дорога проходитъ версты двѣ, причемъ, посрединѣ города, пересѣкается небольшою балкою Красный Яръ, впадающею въ Днѣстръ и черезъ которую построенъ каменный мостъ съ мощенными дамбами. Этотъ участокъ, какъ и вся дорога,—грунтовой и имѣетъ ширину дорожной полосы въ 20 саженей. Грунтъ дороги черноземный, за исключеніемъ участка, длиною версты въ $1^1/_2$, въ селеніи Паркаңахъ и при выѣздѣ изъ него, гдѣ грунтъ песчаный. Дамба, отъ моста до Паркаңъ, и дорога, черезъ Тирасполь, шоссированы крупнымъ хрящемъ, залежи котораго находятся возлѣ Паркаңъ; въ Тирасполѣ-же добывается этотъ хрящъ изъ Днѣстра, во время спада водъ и обнаженія рѣчныхъ мелей. Проѣзжее движеніе на описываемомъ участкѣ, а также и провозъ различнаго рода грузовъ, весьма значительны, что и понятно, если принять во вниманіе близость обоихъ городовъ, связываемыхъ дорогою, общая численность населенія которыхъ не менѣе 70.000 человѣкъ. Если прибавимъ къ этому, что дорогою пользуется населеніе многихъ окрестныхъ селеній, какъ напримѣръ: Паркаңъ, Терновки, Слободзеи, Суклеи, Карагаша и другихъ,—на Херсонской сторонѣ, а также и населеніе ближнихъ селеній Бессарабіи, для проѣзда на базары, бывающіе въ обоихъ городахъ по два раза въ недѣлю, то районъ населенія, тяготѣющаго къ дорогѣ, значительно превзойдетъ 100.000 человѣкъ.

Кромѣ провоза разныхъ сельскихъ продуктовъ на базары и къ желѣзной дорогѣ, прогоняется много всякаго скота, перевозится камень изъ ломокъ у Паркаңъ, для построекъ, во всѣ окружныя мѣста, происходитъ передвиженіе войскъ, военныхъ грузовъ и всякаго рода товаровъ. Въ близкомъ будущемъ, въ виду несомнѣннаго роста населенія и развитія экономическихъ силъ и благосостоянія его, навѣрно явится потребность и будетъ возбужденъ вопросъ объ устройствѣ на этомъ участкѣ дороги, вполнѣ удобнаго и доступнаго для проѣзда во всякое время пути, будетъ-ли это шоссе или какой-либо другой видъ дороги, тѣмъ болѣе, что топографическія условія мѣстности не требуютъ производства особенно значительныхъ земля-

ныхъ работъ и большихъ сооруженій, кромѣ развѣ нѣсколькихъ малыхъ трубъ для пропуска воды; затѣмъ, близость залежей хряща и ломокъ удобнаго для шоссировки камня, также представляетъ одно изъ благопріятныхъ условій того, что устройство дороги не потребуетъ значительныхъ затратъ.

Второй участокъ дороги, отъ Тирасполя до селенія Кардамычево, имѣетъ протяженіе 26 верстъ; онъ также грунтовой при ширинѣ дорожной полосы въ 20 саженей. Выйдя изъ Тирасполя съ восточной стороны, дорога на первой верстѣ пересѣкается балкою Колкатовою. Балка эта глубокая съ крутымъ спускомъ съ правой стороны, длиною около 100 саженей и болѣе пологимъ — съ лѣвой, по изрѣзаннымъ глубокими промоинами, идущими вдоль дороги, вслѣдствіе чего ѣзда въ ночное время не особенно безопасна. Вода проходитъ балкою послѣ дождей и во время весенняго половодія, причемъ идетъ быстрымъ и глубокимъ потокомъ, такъ что проѣздъ становится невозможнымъ. На балкѣ видны остатки дамбъ бывшаго когда-то моста, отъ котораго не осталось никакихъ слѣдовъ. Балка находится въ чертѣ городской земли, и содержаніе въ исправности дороги на ней относится къ обязанностямъ города. Оба склона балки застроены домами и покрыты фруктовыми и виноградными садами. Пройдя балку, дорога поворачиваетъ къ сѣверу, пересѣкаетъ на 3-ей верстѣ желѣзную дорогу, затѣмъ поворачиваетъ на сѣверо-востокъ и идетъ, почти по прямой линіи, до селенія Гребенники, на 15-й верстѣ отъ города. На 6-й верстѣ дорога переходитъ черезъ неглубокую балку Карагашъ, въ верховьяхъ ея. Оба спуска въ эту балку отлоги и не длинѣе 30—40 саженей. Вода по ней проходитъ въ незначительномъ количествѣ и проѣзда не затрудняетъ. Съ 11-й версты дорога постепенно подымается въ гору, до Гребенниковъ, которые расположены на возвышенности. Пройдя селеніемъ немного болѣе версты, дорога сейчасъ-же спускается въ балку Дѣвку. Балка глубокая съ крутыми и длинными спусками; благодаря большому бассейну, въ ней собирается значительное количество воды, которая проходитъ широкимъ и быстрымъ потокомъ и долгое время держится, что весьма затрудняетъ проѣздъ. На 19-й верстѣ, т. е. пройдя версты двѣ отъ балки Дѣвки, дорога переходитъ недлинную, но глубокую и съ крутыми склонами

балку Бугай. Вода проходитъ въ этой балкѣ по руслу шириною не болѣе 3-хъ саженей, но съ обрывистыми берегами и глубиною болѣе $^1/_2$ сажени, отчего проѣздъ по временамъ прекращается. Въ балкѣ расположено небольшое селеніе—хуторъ Бугай, мимо котораго проходитъ дорога. На 21-й верстѣ дорога пересѣкается неглубокимъ оврагомъ, впадающимъ въ Бугай, и поднявшись изъ него отлогимъ, версты въ полторы подъемомъ, идетъ горою полъ-версты и затѣмъ косогоромъ, по оврагу впадающему въ балку Кучурганъ, спускается въ эту послѣднюю, у селенія Кардамычево, на 26-й верстѣ. Спускъ къ Кучургану отлогій и длиною около 2-хъ верстъ; въ нижней части спуска дорога нѣсколько стѣсняется промоинами, идущими по обѣ стороны ея. При входѣ въ Кучурганъ дорога пересѣкаетъ небольшую балку Юрковку въ ея устьѣ; черезъ русло этой балки устроенъ небольшой деревянскій мостикъ. Грунтъ на описываемомъ участкѣ черноземный, за исключеніемъ спусковъ въ балки Колкатовую, Дѣвку, Бугай и Кучурганъ, гдѣ обнажаются ниже лежащіе слои глины и песку. Въ экономическомъ отношеніи дорога на этомъ участкѣ не имѣетъ большаго значенія, такъ какъ служитъ только для мѣстнаго движенія въ Тирасполь жителямъ близь лежащихъ селеній: Гребенниковъ, хутора Ермишкина, хутора Никольскаго, Бугая и отчасти для Кардамычево. Изъ этихъ селеній только Гребенники и хуторъ Ермишкинъ болѣе значительны,—оба находятся на городской землѣ и населены мѣщанами, которые, кромѣ хлѣбопашества, занимаются разведеніемъ садовъ и огородовъ. Селеніе Кардамычево и другія близь лежащія, по Кучургану, болѣе тяготѣютъ къ мѣстечку Гросулово, которое находится въ 15-ти верстахъ и къ станціямъ Веселый-Кутъ, Мигаево и Раздѣльной.

Третій участокъ дороги, отъ Кардамычевой до полустанка Мигаево, имѣетъ протяженіе 11 верстъ. Отъ Кардамычева, расположеннаго на правой сторонѣ Кучургана, дорога идетъ на мостъ, построенный земствомъ, черезъ русло балки и затѣмъ отлого подымается по склону лѣваго берега. Балкою и на подъемѣ дорога проходитъ около 4-хъ верстъ. На 6-й верстѣ она пересѣкается неглубокою балкою Мигаевой и, выйдя изъ нея, постепенно подымается въ гору до полустанка, который расположенъ на вершинѣ водораздѣла балокъ Кучургана и Куяльни-

ка. Грунтъ дороги на участкѣ черноземный, за исключеніемъ подъема изъ Кучургана, гдѣ дорога на протяженіи около 3 хъ верстъ песчано-иловатая. Въ экономическомъ отношеніи дорога служитъ для проѣзда къ Мигаеву отъ ближайшихъ селеній по Кучургану, въ особенности во время грязи, когда проѣздъ къ Веселому-Куту или Раздѣльной становится очень труденъ.

Четвертый участокъ отъ Мигаево до селенія Малое Жеребково или Михайлополь, на балкѣ Большой Куяльникъ, имѣетъ протяженіе 34 версты. Отъ Мигаево дорога первоначально направляется къ сѣверу, на протяженіи около шести верстъ, затѣмъ поворачиваетъ на юго-востокъ и въ этомъ направленіи идетъ, почти по прямой линіи 14 верстъ, до селенія Катаржино, на Среднемъ Куяльникѣ. Дѣлая такимъ образомъ излучину, дорога на протяженіи 20-ти верстъ идетъ по ровной и возвышенной мѣстности, обходя почти всѣ балки, за исключеніемъ Свиной, которую пересѣкаетъ въ верховьѣ, на третьей верстѣ отъ Мигаево. Въ этомъ мѣстѣ балка неглубока, съ короткими и отлогими спусками. На 18-й верстѣ дорога начинаетъ спускаться въ Средній Куяльникъ и при этомъ сливается съ подъѣзднымъ путемъ къ Раздѣльной; по спуску идетъ около 2-хъ верстъ, проходитъ балкою тоже около 2-хъ верстъ, черезъ Катаржино, и по косогору, вдоль оврага Земинова, впадающаго въ Куяльникъ, отлого подымается изъ балки. Остальное пространство, до Жеребковой, дорога проходитъ по ровной и возвышенной мѣстности, обходя балки и только на 9-й верстѣ отъ Катаржино, пересѣкается двумя небольшими лощинами, отвершками балки Цезаревки, впадающей въ Средній Куяльникъ. На 12-й верстѣ отъ Катаржино дорога спускается въ Большой Куяльникъ. Спускъ отлогій, длиною около 2-хъ верстъ и въ нижней части идетъ, вдоль небольшаго оврага, до селенія Малое Жеребково, которое расположено на правой сторонѣ балки. Грунтъ дороги на всемъ участкѣ черноземный, за исключеніемъ спусковъ въ оба Куяльника и дороги черезъ Средній Куяльникъ, гдѣ грунтъ глинисто-песчаный. Въ экономическомъ отношеніи участокъ не имѣетъ большого значенія, и служитъ для проѣзда изъ ближайшихъ поселеній на полустанокъ, для мѣстнаго сообщенія между селеніями и проѣзда на базары въ Катаржино.

Пятый участокъ, отъ Малой Жеребковой до мѣстечка

Березовки Ананьевскаго уѣзда, имѣетъ протяженіе 42 версты. Отъ Жеребково дорога проходитъ по Большому Куяльнику, на которомъ земствомъ построены два моста, до хутора Силовки, на протяженіи около версты; здѣсь она поворачиваетъ къ югу и, пройдя саженей сто, снова поворачиваетъ на востокъ, подымаясь на невысокій перевалъ между Куяльникомъ и балкою Урытою, которая впадаетъ въ Куяльникъ въ полуверстѣ ниже дороги. Балка Урыта шириною около полуверсты, имѣетъ большой бассейнъ и собираетъ много воды, которая долго держится въ ней, затрудняя проѣздъ. По лѣвой сторонѣ этой балки идетъ транзитная дорога въ мѣстечко Исаево Ананьевскаго уѣзда Херсонское Земство предполагаетъ шоссировать часть этой дороги, отъ Жеребкова до подъема на гору у селенія Платоновки, на протяженіи 12 верстъ, такъ что этотъ участокъ будетъ представлять вѣтвь шоссе, предположеннаго къ постройкѣ по Большому Куяльнику, отъ Одессы. Въ 1894 году инженеромъ Уманскимъ были произведены изысканія и составленъ проектъ. По этому проекту, между прочимъ, предполагается устройство черезъ балку Урыту большаго моста, а также и устройство на Большомъ Куяльникѣ, вмѣсто существующихъ двухъ мостовъ, не вполнѣ удовлетворяющихъ своему назначенію, какъ объ этомъ будетъ сказано ниже, новаго моста, со сплошными черезъ всю балку дамбами. Пройдя балкой Урытою черезъ нѣмецкое селеніе Фрійденфельдъ, расположенное на лѣвой сторонѣ ея, дорога поднимается на довольно крутой, длиною въ полъ версты, подъемъ и, уклоняясь къ сѣверу, съ цѣлью избѣжать, по возможности, перехода черезъ балки, идетъ до селенія Большая Чижевка, на 22-й верстѣ отъ Жеребкова; отсюда она поворачиваетъ на юго-востокъ и проходитъ въ этомъ направленіи до Березовки. На 13-й верстѣ дорога пересѣкается балкою Криписскою, на которой расположено селеніе Крипички, проходимое дорогою. Въ этомъ селеніи находится земская почта. Балка довольно глубокая, но съ отлогими склонами, по этому спуски въ нее не крутые. Вода проходитъ въ ней глубокимъ и быстрымъ потокомъ, а потому переѣздъ по временамъ бываетъ затруднителенъ. На 18-й верстѣ дорога переходитъ черезъ неглубокую балку Чудскую, въ верховьѣ ея, мимо хутора Даниловки. Въ балкѣ дорога проходитъ по земляной плотинѣ, устроенной для за-

пруды воды. На 19-й верстѣ дорога проходитъ черезъ балку Голую, отвершекъ Чудской, мимо небольшаго селенія Вейсовки. Затѣмъ, около хутора Большая Чижевка, переходитъ, на 20 и 23-й верстахъ, нѣсколько небольшихъ лощинъ, представляющихъ верховья балки Балай и ея отвершковъ и, наконецъ, отъ 23-й версты до спуска въ балку Тилигулъ, у Березовки, идетъ по возвышенной и ровной мѣстности на протяженіи 18-ти верстъ. Спускъ въ балку Тилигулъ длиною около двухъ верстъ, въ верхней части каменистый и довольно крутой. Дорога въ этой части спуска несовсѣмъ удобна, вслѣдствіе образованія большихъ выбоинъ, и мѣстами стѣснена промоинами. Нижняя часть спуска, по длинѣ саженей около ста, проходитъ лощиною, промытою нагорными водами по склону горы. Первоначально, по всей вѣроятности, для уменьшенія крутизны спуска и расширенія дороги, была произведена въ этомъ мѣстѣ выемка, причемъ обнажились легко размываемые слои глины и песку, составляющіе толщу горы; впослѣдствіи, будучи размываема изъ года въ годъ водою и раскапываема при ремонтахъ дороги, эта выемка обратилась въ довольно глубокій оврагъ. По причинѣ легкой размываемости грунта, дорога въ этой части требуетъ постояннаго надзора и своевременнаго ремонта, иначе послѣ двухъ—трехъ дождей проѣздъ становится почти невозможенъ. Спускъ оканчивается у моста, построеннаго Ананьевскимъ Земствомъ, черезъ рѣку Тилигулъ и въ этомъ же мѣстѣ оканчивается Тираспольскій участокъ всего Бендеро-Вознесенскаго тракта. Въ настоящее время Херсонское губернское земство имѣетъ въ виду произвести замощеніе спуска въ Тилигулъ, тѣмъ болѣе, что въ этомъ мѣстѣ съ Вознесенскою дорогою сливается большой трактъ на Одессу. Грунтъ на описываемомъ участкѣ черноземный, за исключеніемъ спусковъ въ Большой Куяльникъ и балки Крипискую и Урыту, которые глинисто-песчаные. О Березовскомъ спускѣ, въ Тилигулъ, мы уже упомянули выше. Въ экономическомъ отношеніи участокъ въ настоящее время не имѣетъ значенія и служитъ для мѣстнаго движенія на базары въ Березовку и мѣстечко Яновку отъ немногихъ селеній, прилегающихъ къ дорогѣ. Съ проведеніемъ же шоссе по Куяльнику къ Одессѣ, а въ особенности, если осуществится предположеніе о постройкѣ желѣзной дороги отъ Одессы на Березовку и Балту, этотъ участокъ доро-

ги, благодаря своимъ выгоднымъ топографическимъ условіямъ, по всей вѣроятности, обратится въ весьма оживленный подъѣздной путь. Заканчивая этимъ общій обзоръ тракта, мы приводимъ ниже описаніе сооруженій находящихся на немъ.

Описаніе сооруженія.

Земляная дамба отъ желѣзнодорожнаго моста черезъ рѣку Днѣстръ до селенія Паркапъ. Длина дамбы 390 саженей; ширина по длинѣ въ 250 саженей отъ моста—въ 4 сажени, а на остальномъ протяженіи въ $4^1/_2$ сажени. Проѣзжая часть шоссирована крупнымъ рѣчнымъ хрящемъ. На двухъ поворотахъ дамбы поставлены дубовыя, окрашенныя перила и надолбы. Полная длина дамбы, отъ моста и до селенія, 442 сажени, но часть ея, длиною въ 52 сажени отъ въѣзда на мостъ, находится въ завѣдываніи желѣзной дороги. Въ концѣ этой части дамбы устроена желѣзною дорогою каменная труба, пролетомъ въ $2^1/_2$ сажени. Проѣзжая часть отъ моста до конца трубы замощена и ограждена надолбами; ширина ея, между надолбами, 3 сажени. Въ земской части дамбы надолбы поставлены отъ трубы, на протяженіи 12 саженей. Дамба проходитъ съ сѣверной стороны желѣзной дороги, въ разстояніи отъ нея около 70 саженей, по берегу рѣки. На протяженіи 330 саженей отъ селенія, она имѣетъ направленіе съ востока на западъ, параллельно линіи, затѣмъ круто поварачиваетъ на югъ и идетъ къ мосту. Дамба съ обѣихъ сторонъ обсажена вербами. До постройки желѣзной дороги дамба вела къ паромной переправѣ, существовавшей въ то время черезъ Днѣстръ, и при этомъ шла въ прямомъ направленіи отъ селенія до рѣки. Въ 110 саженяхъ отъ Паркапъ на дамбѣ находился деревянный, на каменныхъ устояхъ, мостъ, пролетомъ въ $16^3/_4$ саженей, съ 11-ю свайными быками, построенный черезъ небольшой оврагъ, впадающій въ рѣку. Этотъ мостъ въ дѣлахъ Управы значится подъ № 1. Далѣе, въ 120 саж. отъ перваго моста, находился второй, построенный черезъ ровъ, существовавшаго въ то время на берегу рѣки, укрѣпленія. Мостъ былъ деревянный, пролетомъ въ $19^2/_3$ саж., о девяти свайныхъ быкахъ, со свайными-же устоями, обшитыми деревомъ. Въ дѣлахъ управы этотъ мостъ значится подъ № 2-мъ. Послѣ окончанія, въ 1872 году, постройки желѣзнодорожнаго моста, паромная переправа черезъ Днѣстръ была уничтожена, такъ какъ мостъ устроенъ съ проѣздомъ въ верхней части—для поѣздовъ, а внизу—

для обыкновенной ѣзды; при этомъ дамба была повернута на югъ, для устройства въѣзда, а мостъ № 2-й, какъ ненужный, былъ разобранъ и пролетъ его засыпанъ; точно также, за ненадобностію, былъ разобранъ и мостъ № 1 й и пролетъ его засыпанъ. Это произошло вслѣдствіе того, что громадная желѣзнодорожная насыпь, ведущая къ мосту, отрѣзала проходъ водѣ по оврагу къ мосту № 1-й, а затѣмъ выемки, сдѣланныя для устройства этой насыпи по обѣимъ сторонамъ ея, совершенно измѣнили топографію мѣстности и дали водѣ другое направленіе. Въ настоящее время нагорныя воды проходятъ къ рѣкѣ съ южной стороны насыпи—желѣзнодорожнымъ резервомъ, а съ сѣверной, для выпуска этихъ водъ изъ пространства между насыпью и земскою дамбою, устроена каменная труба, о которой мы упомянули выше.

Время постройки дамбы съ мостами неизвѣстно, но въ виду важности дороги, можно думать, что оно относится къ началу столѣтія, т. е. ко времени присоединенія Бессарабіи къ Россіи, слѣдовательно—къ 20-мъ или 30-мъ годамъ.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

1) Въ первый разъ въ дѣлахъ Управы встрѣчается упоминаніе объ этомъ сооруженіи въ 1868 году. Въ этомъ году производился ремонтъ деревянныхъ частей обоихъ мостовъ, какъ то: *исправленіе перилъ и деревянной обшивки устоевъ при мостѣ № 2, замѣна части сгнившихъ прогоновъ новыми и ремонтъ настилки, также исправлялось полотно дамбы*. Всего произведено было работъ на сумму 1742 руб. Собственно стоимость работъ равнялась 1773 руб. 81 коп., но отъ продажи стараго лѣса было выручено 31 руб. 81 коп.

2) Въ 1869 году была сдѣлана *новая настилка на мосту № 1*, что обошлось въ 203 р. 87 к.

3) Въ 1870 году членомъ управы Лабутинымъ производился, хозяйственнымъ способомъ, *мелкій ремонтъ обоихъ мостовъ*, на сумму 12 руб. 70 коп., *а также исправлялась дамба*, что обошлось въ 149 руб. Всего израсходовано было въ этомъ году 161 руб. 70 коп.

4) Въ 1871 году производился *мелкій ремонтъ мостовъ*, хозяйственнымъ способомъ, на сумму 13 р. 40 к.

Въ томъ-же году, по порученію управы, инженеромъ Бутовичемъ, составлены были смѣты: а) на *перемѣну верхней настилки моста № 1*, на сумму 324 руб. 97 коп; б) на

разборку моста № 2 и засыпку пролета, на сумму 869 р. 10 коп. и в) на *исправленіе полотна дамбы*, на сумму 138 руб. Всѣ эти работы были сданы инженеру Казапли за 1000 руб.

5) Въ 1872 году инженеромъ Казапли всѣ вышеуказанныя работы были исполнены за 1000 руб., причемъ отъ продажи лѣса, послѣ разборки моста, поступило въ пользу земства 259 р. 35 к. Въ томъ же году было уплочено Бендерской земской управѣ за ремонтъ подъѣзда къ желѣзнодорожному мосту 79 р. 20 к. и произведенъ чл. управы Лабутинымъ мелкій ремонтъ моста № 1-й, за 20 р. 75 к. и за сохраненіе оставшихся матеріаловъ уплочено 11 руб. 40 к. Всего-же было израсходовано 852 рубля.

6) Въ 1873 году производился хозяйственнымъ способомъ *ремонтъ настилки моста № 1-й*, за 28 р. 50 к.

7) Въ 1874 году производился *капитальный ремонтъ моста № 1*, заключавшійся въ смѣнѣ всего верхняго строенія моста. Работы были исполнены подрядчикомъ, Одесскимъ мѣщаниномъ Никифоромъ Северипомъ, взявшимъ ихъ съ торговъ, за 1608 р. 90 к., а за проданный старый лѣсъ выручено 11 р. 85 к. Всего израсходовано 1597 р. 05 к.

8) Въ 1877 году весеннимъ разливомъ была размыта часть дамбы по длинѣ въ 15 саженей. Работы по возобновленію дамбы, а также и на постановку на дамбѣ 150 штукъ дубовыхъ надолбъ, были сданы, съ торговъ, подрядчику Губаревскому за 793 р. 67 к. и въ этомъ же году имъ исполнены, а также произведенъ мелкій ремонтъ дамбы за 7 р. 25 к. Всего израсходовано 800 р. 92 к.

9) Въ 1878 г. *былъ разобранъ мостъ № 1, пролетъ же имъ занимаемый засыпанъ*, причемъ предполагалось первоначально, облицовать откосы вновь насыпанной части дамбы, но потомъ это предположеніе оставлено было безъ исполненія. Работы были сданы, съ торговъ, подрядчику Губаревскому за 705 р. и окончены имъ въ 1879 году, при этомъ за облицовку было удержано 21 р. 60 к., а отъ продажи лѣса, послѣ разборки моста, получено 200 р. 50 к. Камень отъ разборки устоевъ былъ сложенъ на мѣстѣ работъ и затѣмъ раскраденъ мѣстными жителями.

Всего, считая и издержки по публикаціи въ 5 руб. 8 коп., израсходовано въ 1878 году—487 р. 98 к.

Къ концу семидесятыхъ годовъ Днѣстръ, который въ этомъ мѣстѣ дѣлаетъ крутой изгибъ, вслѣдствіе размыва берега, настолько приблизился къ средней части дамбы, что, во избѣжаніе перерыва сообщенія, стала очевидною необходимость — или укрѣпить берегъ, или-же перенести дамбу на другое мѣсто. Въ 1880 г. инженеромъ Александровымъ былъ составленъ проектъ укрѣпленія берега облицовкою его камнемъ на глиняномъ растворѣ, стоимостью въ 5.568 рублей. Но этотъ проектъ укрѣпленія, какъ признанный не вполнѣ надежнымъ, былъ отклоненъ, причемъ рѣшено было перенести дорогу на южную сторону желѣзнодорожной насыпи и устроить съ этой стороны въѣздъ на мостъ. По составленному Александровымъ проекту, устройство дамбы вмѣстѣ съ отчужденіемъ садовъ подъ дорогу должно было обойтись около 30.000 руб. Будучи представленъ въ Уѣздное и Губернское Земскія Собранія, проектъ былъ принятъ и требуемый кредитъ открытъ; точно также было испрошено Высочайшее соизволеніе на отчужденіе необходимаго количества земли, занятой садами, подъ дорогу. Получивъ всѣ требуемыя закономъ разрѣшенія, Земство обратилось съ просьбою въ управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ объ оказаніи необходимаго содѣйствія при устройствѣ въѣзда. Однако управленіе желѣзной дороги заявило, что оно находитъ невозможнымъ устройство въѣзда съ южной стороны моста, вслѣдствіе чего Земство должно было обратиться въ Министерство Путей Сообщенія объ окончательномъ разрѣшеніи этого вопроса, но такъ какъ Министерство согласилось съ управленіемъ желѣзной дороги о невозможности устройства въѣзда съ южной стороны, то и этотъ проектъ, по необходимости, былъ оставленъ безъ исполненія. Пока испрашивались разрѣшенія и велась переписка по этому дѣлу, прошло болѣе 4-хъ лѣтъ, и въ это время Днѣстръ настолько приблизился къ дамбѣ, что сталъ размывать ее; тогда, по проекту инженера Соколовскаго, было рѣшено отнести часть дамбы, по длинѣ въ 200 саженей, на разстояніе 20-ти саженей отъ берега. Ходатайство объ отчужденіи 1 десятины 803 кв. саженей садовъ подъ устройство дамбы и прочая переписка заняли два года со времени представленія

проекта—въ 1885 году, и потому къ работамъ можно было приступить только въ 1887 году.

10) Въ 1885 году на *исправленіе дамбы* было израсходовано 6 р. 59 к.

11) Въ 1886 году на обрывѣ размытой части дамбы былъ *поставленъ барьеръ и фонарь*, на что израсходовано 25 р. 35 к. Расширеніе проѣзда, подсыпкою дамбы у обрыва, было сдѣлано болгарами изъ Парканъ натуральною повинностью. Всего израсходовано 25 р. 35 к.

12) Въ 1887 году *начата постройка обходной дамбы.* Работы были взяты, съ торговъ, подрядчикомъ Соколовымъза 1983 р. 28 к., а за отчужденіе садовъ было уплочено 2905 р. 95 к. Отъ продажи срубленыхъ на отчужденномъ участкѣ деревьевъ выручено 61 руб. Такимъ образомъ стоимость обходной дамбы равнялась 4828 р. 23 к. За исполненныя въ этомъ году работы было уплочено 559 р. 82 к. На исправленіе старой дамбы израсходовано 21 р. 30 к. Всего же израсходовано въ 1887 году 3487 р. 7 к.

13) Въ 1888 году *обходная дамба была закончена* и за работы уплочено 1341 р. 16 к.

14) Въ 1889 году производилась *планировка полотна всей дамбы съ засыпкою хрящемъ*, а также *посадка вербъ* вдоль откосовъ новой части дамбы. Работы были взяты подрядчикомъ Леоновымъ за 353 руб.

15) Въ 1892 году производилось *исправленіе полотна дамбы на половинѣ длины ея*, начиная отъ моста, *съ засыпкою его хрящемъ, а также подсыпка и выравненіе осѣвшихъ мѣстъ дамбы и исправленіе откосовъ.* Работы были взяты подрядчикомъ Леоновымъ за 505 р. 57 к., но будучи начаты позднею осенью, не могли быть окончены въ томъ-же году и продолжались весною 1893 года.

16) Въ 1894 году производился *ремонтъ остальной части дамбы*, до Парканъ, *съ подсыпкою осѣвшихъ мѣстъ, исправленіемъ откосовъ и засыпкою полотна хрящемъ.* Работы были исполнены подрядчикомъ Леоновымъ за 337 руб.

Каменная труба въ гор. Тираспол ѣ, на 10-й верстѣ отъ Бендеръ, черезъ балку Красный Яръ, впадающую въ Днѣстръ. Отверстіе трубы $1^1/_2$ сажени; сводъ толщиною въ 12 вершковъ; Описаніе сооруженія.

русло между устоями замощено лоткомъ, сложеннымъ на цементномъ растворѣ. При трубѣ, съ обѣихъ сторонъ, насыпаны земляныя дамбы, облицованныя каменными стѣнками. Общая длина дамбъ, съ мостомъ, 70 саженей. Выше насыпи стѣнки облицовки образуютъ парапеты шириною въ 12 вершковъ и высотою въ $^1/_2$ сажени. По концамъ парапетовъ и по срединѣ, надъ трубою, устроены каменные столбы, въ видѣ обелисковъ, высотою аршина въ три, для установки фонарей. Всѣ каменныя части сооруженія сложены изъ рѣзаннаго Красногорскаго камня, (ломки надъ Днѣстромъ въ 18 верстахъ отъ города) на известковомъ растворѣ. Сводъ оштукатуренъ цементнымъ растворомъ. Проѣзжая часть моста, шириною въ 4 сажени, замощена твердымъ известнякомъ—дикаремъ; толщина мостовой 4 вершка. Съ обѣихъ сторонъ проѣзда устроены тротуары шириною въ 1 аршинъ, мощеные дикаремъ. Спуски къ мосту шоссированы рѣчнымъ хрящемъ.

Время постройки этого сооруженія въ точности неизвѣстно. Первоначально, черезъ балку существовалъ небольшой деревянный мостикъ съ короткими дамбами. Въ настоящемъ своемъ видѣ мостъ построенъ въ концѣ сороковыхъ или въ началѣ пятидесятыхъ годовъ, причемъ также исправлены спуски, бывшіе очень крутыми. Слѣдуетъ замѣтить, что мостъ находится саженяхъ въ 70 отъ устья балки, такъ что при разливахъ Днѣстра вся балка заливается, причемъ вода иногда закрываетъ сводъ, но до сихъ поръ однако не было случая, чтобы она поднялась выше уровня проѣзжей части, или обошла кругомъ дамбъ. Съ учрежденіемъ Земства и передачею въ его вѣдѣніе дорогъ, это сооруженіе до 1871 года содержалось и ремонтировалось на земскій счетъ; съ 1871 года оно перешло въ вѣдѣніе Тираспольской городской управы, въ которомъ находится и по настоящее время.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

1) Въ 1869 году *дважды исправлялись каменные столбы*, поставленные на концахъ парапетовъ, на что израсходовано 15 рублей.

Въ томъ-же году инженеромъ Бутовичемъ составлены были смѣты: а) на шоссировку проѣзжей части моста и спусковъ къ нему, на сумму 682 р. 62 к. и б) на устройство деревянныхъ тротуаровъ, на сумму 287 р. 46 к.

2) Въ 1870 году *исправленіе спусковъ и шоссировка ихъ и моста* были произведены, хозяйственнымъ способомъ, предсѣдателемъ управы Перекрестовымъ, за 720 р. 42 к. Деревянныя же тротуары устроены городомъ за свой счетъ.

Мостъ въ селеніи Кардамычево, черезъ рѣку Кучурганъ, на 35-й верстѣ отъ Бендеръ. Описаніе сооруженія.

Мостъ деревянный, на каменныхъ устояхъ, съ тремя свайными быками, пролетомъ въ 10 саженей. Устои сложены изъ мѣстнаго бутоваго камня, на цеметномъ растворѣ, съ облицовкою изъ тесанной известковой плиты. Фундаменты, въ виду слабости грунта, основаны на ростверкѣ изъ сосновыхъ 5-ти вершковыхъ бревенъ. Ростверкъ нарубленъ на 5-ти вершковыхъ сосновыхъ сваяхъ длиною въ $1^1/_2$ сажени, вбитыхъ въ грунтъ. Размѣры фундамента: глубина $2^1/_4$ аршина, ширина $2^1/_2$ аршина. Средняя толщина устоевъ 2 аршина. Сваи сосновыя, 6-ти вершковыя, по семи штукъ въ каждомъ ряду и скрѣплены насадками; глубина забивки болѣе 2-хъ саженей. Проѣзжая часть сосноваго лѣса и состоитъ: изъ семи рядовъ прогоновъ, укрѣпленныхъ подушками, двойнаго пастила и перилъ. Прогоны изъ 7×5 вершковыхъ брусьевъ; настилъ изъ $2^1/_2$ дюймов. досокъ; перила изъ 4 вершковыхъ брусьевъ. Для защиты быковъ отъ ледохода устроены три ледорѣза изъ 6-ти-вершковыхъ сосновыхъ бревенъ. При мостѣ насыпаны, съ обѣихъ сторонъ, земляныя дамбы длиною: съ правой стороны—17, а съ лѣвой стороны—85 саженей. На дамбахъ разставлены перила и надолбы изъ сосноваго лѣса. Ширина дамбъ $3^1/_2$ сажени, откосы полуторные. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ, между перилами, 3 сажени. Перила на мосту окрашены сѣрою масляною краскою. Перила на дамбахъ и всѣ деревянныя части моста, за исключеніемъ верхняго настила, осмолены.

Мостъ построенъ, по проекту инженера Соколовскаго, въ 1892 году. Работы производились подрядчикомъ Соломономъ Рѣзниковымъ за 4980 руб. 17 коп.

Два моста черезъ рѣку Большой Куяльникъ, при селеніи Малое Жеребково (Михайлополь), на 70-й верстѣ отъ Бендеръ и на 37 отъ ст. Раздѣльной. Описаніе сооруженія.

Мостъ № 1, черезъ рукавъ рѣки у праваго берега балки, каменный, пролетомъ въ 2 сажени; построенъ изъ мѣстнаго

камня на известковомъ растворѣ. Глубина фундаментовъ $2^1/_4$ аршина, ширина 2 аршина. Толщина устоевъ $1^1/_2$ аршина, толщина свода 12 вершковъ. Сводъ оштукатуренъ цементнымъ растворомъ. На мосту устроены парапеты высотою $1^1/_2$ аршина и толщиною 12 вершковъ. Русло между устоями замощено деткомъ толщиною въ 12 вершковъ, сложеннымъ на сухо. При мостѣ насыпаны земляныя дамбы общею длиною въ 50 саженей. Ширина дамбъ $3^1/_3$ сажени, проѣзжая часть и откосы дамбъ замощены. Толщина мостовой 4 вершка. На дамбахъ разставлены дубовыя надолбы. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ, между парапетами, 3 сажени. Наружные швы устоевъ и крыльевъ расшиты цементомъ.

Мостъ 2, у лѣваго берега балки, черезъ главное русло рѣчки, въ 100 саженяхъ отъ перваго. Мостъ каменный, пролетомъ въ 3 сажени, построенъ изъ мѣстнаго камня на известковомъ растворѣ. Глубина фундаментовъ 3 аршина, ширина $2^1/_2$ аршина, основаніе ихъ заложено на лежняхъ изъ сосновыхъ бревенъ. Ширина устоевъ 2 аршина; толщина свода 1 аршинъ. Сводъ оштукатуренъ цементнымъ растворомъ. Наружные швы устоевъ и крыльевъ расшиты цементомъ. На мосту устроены парапеты высотою $1^1/_2$ аршина и шириною 12 вершковъ. Русло между устоями замощено лоткомъ толщиною въ 12 вершковъ, сложеннымъ на сухо. При мостѣ насыпаны земляныя дамбы длиною: съ правой стороны въ 40 и съ лѣвой въ 120 саж. Ширина дамбъ $3^1/_3$ сажени, проѣзжая часть и откосы ихъ замощены; толщина мостовой 4 вершка. На дамбахъ разставлены дубовыя надолбы; ширина проѣзжей части дамбъ и моста, между парапетами и надолбами, 3 сажени. Въ дамбѣ, съ лѣвой стороны моста, устроены три трубы для пропуска воды, въ разстояніи 40—65 и 90 саженей отъ него. Трубы имѣютъ видъ деревянныхъ, на каменныхъ устояхъ, мостиковъ, пролетомъ по 1 сажени, съ деревянными перилами. Устои сложены изъ мѣстнаго камня на известковомъ растворѣ. Глубина фундаментовъ $^1/_2$ сажени, ширина 20 вершковъ; ширина устоевъ 1 аршинъ. Русло между устоями замощено лотками толщиною въ 12 вершковъ, сложенными на сухо. Проѣзжая часть состоитъ изъ двухъ настиловъ: нижняго изъ $2^1/_2$ вершковыхъ дубовыхъ пластинъ, уложенныхъ въ сплошную по устоямъ, и верхняго—изъ 2 дюймовыхъ дубовыхъ досокъ. Пе-

рила дубовыя изъ 4 вершковыхъ брусьевъ и окрашены сѣрою масляною краскою.

Оба моста были построены въ 1878 году, по проекту инженера Александрова. Работы производились подрядчикомъ Маршевскимъ, взявшимъ одновременно и постройку моста въ Горьевой. Стоимость мостовъ равняется 4031 р. 07 к.

Необходимо замѣтить однако, что построенныя въ 1878 году сооруженія, значительно разнились по своему устройству отъ того, какъ они существуютъ въ настоящее время и описаны выше. Такъ, прежде всего, длина дамбъ моста № 1-й была 40 саженей, вмѣсто пятидесяти; при мостѣ № 2-й, большемъ, эта длина была: съ правой стороны 20 саженей, а съ лѣвой только 40, вмѣсто 120-ти. Кромѣ того не было трехъ трубъ и дамбы не были замощены.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

1) Слишкомъ малый пролетъ обоихъ мостовъ для рѣки, бассейнъ которой обнимаетъ около 2000 квадр. верстъ, а также и незначительная длина дамбъ, были причиною того, что вода во время разливовъ заливала ихъ кругомъ и проѣздъ прекращался. Въ виду этого, по порученію Управы, инженеромъ Александровымъ былъ составленъ проектъ *удлиненія дамбы съ лѣвой стороны моста № 2-й до 120 саженей, съ устройствомъ въ ней трехъ трубъ*, для пропуска высокихъ водъ; а также составлена смѣта *на оштукатурку цементомъ устоевъ и сводовъ обоихъ мостовъ*, такъ какъ замѣчено было вывѣтриваніе камней облицовки. Стоимость указанныхъ работъ равнялась, по смѣтѣ, 2090 рублямъ. Будучи представленъ на усмотрѣніе Уѣзднаго Земскаго Собранія въ 1879 году, проектъ былъ имъ принятъ, но, при обсужденіи въ Губернскомъ Собраніи того же года, въ виду нѣкоторыхъ неясностей въ смѣтѣ и недостаточности мотивировки, былъ отклоненъ. Поэтому въ Уѣздномъ Собраніи 1880 года, вновь было рѣшено ходатайствовать передъ Губернскимъ Собраніемъ объ утвержденіи проекта и открытіи кредита на эти работы. Губернское Собраніе 1880-года утвердило проектъ, а въ 1881 году работы были произведены подрядчикомъ Шаповаленко, взявшимъ ихъ, съ торговъ, за 2067 р. 89 к.

2) Въ 1882 году производилось *исправленіе полотна и откосовъ дамбъ*, на что израсходовано 100 рублей. Въ этомъ-же году инженеромъ Александровымъ составлена смѣта на замощеніе

дамбъ, на сумму 2119 рублей, въ виду порчи ихъ скотомъ и легкой размываемости песчано-иловатаго грунта, изъ котораго онѣ насыпаны.

3) Въ 1884 году работы по замощенію были сданы, съ торговъ, подрядчику Василію Иванову за 2022 рубля; но такъ какъ осенними и весенними разливами значительно попортило дамбы при обоихъ мостахъ, а конецъ лѣвой дамбы при мостѣ № 2-й, по длинѣ болѣе 30 саженей, и совершенно вынесло, то Управа поручила инженеру Соколовскому произвести всѣ необходимыя исправленія. Насыпка, вновь, размытой части дамбы, исправленіе откосовъ и вообще всѣхъ поврежденныхъ мѣстъ, а кромѣ того поднятіе дамбъ у моста № 2-й, съ цѣлью сдѣлать пологими въѣзды на него, бывшіе до того очень крутыми, исполнены были мѣстнымъ населеніемъ, натуральною повинностію. Всего сдѣлано было земляныхъ работъ до 200 куб. саженей, причемъ израсходовано на сдѣланіе трамбовокъ и на уплату десятнику, за присмотръ, 59 руб. 50 коп. Въ томъ-же году инженеромъ Соколовскимъ была составлена смѣта на устройство лотковъ между устоями трехъ трубъ, а также на исправленіе устоевъ и крыльевъ обоихъ мостовъ, поврежденныхъ водою и скотомъ, всего на сумму 247 руб. 17 коп. Изъ числа этихъ работъ, подрядчикомъ Ивановымъ были устроены лотки за 78 рублей, остальныя-же работы отложены. Всего израсходовано въ этомъ году 2139 руб. 50 коп. на мостовую, «оя оказалось нѣсколько больше противъ смѣты», и 78 руб. на лотки. Итого 2217 руб. 50 коп.

4) Въ 1886 году *перемащивался лотокъ подъ мостомъ № 1-й и исправлялись устои и крылья при обоихъ мостахъ.* Работы производились подрядчикомъ Бѣлобородовымъ за 200 р.

5) Въ 1888 году *исправлялись: мостовая на откосахъ дамбъ и концы крыльевъ при обоихъ мостахъ* сильно попорченныя скотомъ. Точно также возобновлены каменные парапеты на мостахъ, почти на половину разрушенные мѣстными жителями, и кромѣ того произведенъ мелкій ремонтъ полотна дамбъ, перилъ и устоевъ трубъ. Работы были исполнены подрядчикомъ Бѣлобородовымъ за 350 рублей.

6. Въ 1894 году вода размыла конецъ лѣвой дамбы у моста № 1-й и прорыла новое русло саженей въ семь ширины, въ обходъ моста. Работы по исправленію размытой дамбы, засыпкѣ промоины, отводу и укрѣпленію русла, а также мелкій ремонтъ мостовой производятся въ настоящемъ, 1895 году, и расчетъ по нимъ не сдѣланъ.

Выше, при общемъ обзорѣ дороги, мы упомянули, что Жеребковскіе мосты не удовлетворяютъ своему назначенію—доставить удобный и безпрепятственный проѣздъ черезъ балку, во всякое время года. Это происходитъ, во-первыхъ, вслѣдствіе того, что отверстія обоихъ мостовъ и трубъ слишкомъ малы для пропуска, протекающей въ половодіе воды, а затѣмъ и отъ недостаточной длины дамбъ, поэтому вода, проходя по всей ширинѣ балки, затопляетъ пространство между мостами иногда на глубину до полусажени, и проѣздъ прекращается. Такъ какъ другаго переѣзда на значительномъ разстояніи не имѣется, то понятно, что мѣстному населенію приходится терпѣть большія неудобства.

Описаніе спуска.

Грунтовой спускъ въ балку Тилигулъ, къ мѣстечку Березовкѣ на 122 верстѣ. Длина спуска около 2-хъ верстъ. Верхняя часть его, по длинѣ саженей въ 100 каменнста, идетъ по косогору и довольно крута. Нижняя часть проходитъ въ лощинѣ, по рыхлому песчаному грунту, легко размываемому водою. Длина этой части спуска тоже около ста саженей.

Описаніе ремонтовъ.

1) Въ 1888 году *производилось исправленіе спуска* по указанію инженера Соколовскаго. Въ нижней части спуска дорога была расширена до 5-ти саженей раскопкою откосовъ лощины, промоины засыпаны и прорыты канавы для пропуска нагорныхъ водъ, поперекъ дороги, въ балку. Въ верхней части спуска закрѣплены промоины каменными стѣнками, сложенными на навозѣ, расширена и исправлена дорога. Производство работъ принялъ на себя управляющій Березовкою, г. Любатовичъ, за 290 р. 41 к. Онъ-же, въ теченіи нѣсколькихъ послѣдующихъ лѣтъ, поддерживалъ дорогу въ исправности на счетъ владѣльца мѣстечка, и въ нижней части спуска поставилъ нѣсколько фонарей, для освѣщенія дороги въ темныя ночи. Со смертію Любатовича, смѣнившіе его арендаторы мѣстечка, перестали поддерживать дорогу, и она быстро пришла въ негодность.

2) Въ 1894 году снова *производилось исправленіе спуска* инженеромъ Соколовскимъ, причемъ, въ верхней части спуска была закрѣплена и ограждена каменною стѣнкою промоина, стѣснявшая дорогу и дѣлавшая опаснымъ проѣздъ въ ночное время; часть дороги расширена съемкою косогора и сдѣлано исправленіе полотна. Въ нижней части спуска промоины засыпаны, дорога выровнена и расширена. На всѣ эти работы было израсходовано 118 р. 50 к.

Въ 1895 году, на съѣздѣ представителей Управъ и Инженеровъ, было рѣшено передать этотъ спускъ въ вѣдѣніе Ананьевскаго земства, такъ какъ онъ слишкомъ удаленъ отъ Тирасполя, населеніе Тираспольскаго уѣзда имъ почти не пользуется, и своевременный надзоръ за исправностію его затруднителенъ. Между тѣмъ Ананьевское земство имѣетъ въ Березовкѣ три моста и больницу, держитъ особаго сторожа для надзора за исправностію большаго моста черезъ Тилигулъ, у конца спуска, и слѣдовательно, всегда имѣетъ возможность и своевременно узнать о неисправности дороги, а если поврежденіе не велико, то и поручить этому сторожу сдѣлать исправленіе.

X. Военная дорога отъ Тирасполя, черезъ мѣстечко Павловку, до селенія Страсбургъ Одесскаго уѣзда.

Военная дорога отъ Тирасполя до Страсбурга составляетъ участокъ бывшаго почтоваго тракта изъ Бендеръ въ Одессу и имѣетъ протяженіе 30 верстъ. Послѣ постройки желѣзной дороги отъ Одессы на Кишиневъ, почтовый трактъ былъ закрытъ и, въ 1879 г., дорога, по требованію военнаго начальства, была перечисленна въ разрядъ военныхъ, какъ служащая для прохода войскъ на лѣтніе учебные сборы. Дорога эта грунтовая, шириною въ 20 саженей и, по топографіи своей, принадлежитъ къ числу нагорныхъ. Отъ Тирасполя дорога направляется на юго-востокъ; на 3-ей верстѣ проходитъ черезъ большое селеніе Суклею, расположенное по склонамъ балки Колкатовой, вблизи Днѣстра и затѣмъ идетъ, почти по прямой линіи, возвышенною степною мѣстностью, на протяженіи 23 верстъ. На 26-й верстѣ отъ Тирасполя она пересѣкаетъ желѣзную дорогу и, отъ переѣзда, отлого спускается въ балку рѣки Кучургана, съ правой стороны. Перейдя балку, дорога поворачиваетъ на югъ и идетъ лѣвою стороною ея около двухъ верстъ, до селенія Страсбурга, находящагося на границѣ Тираспольскаго уѣзда. На 28-й верстѣ, при выѣздѣ съ моста черезъ Кучурганъ, дорога проходитъ черезъ небольшое мѣстечко Павловку, а, въ полуверстѣ южнѣе, переходитъ черезъ желѣзнодорожную насыпь, по устроенной въ этой насыпи каменной трубѣ. На участкѣ между Суклеей и Кучурганомъ дорога пересѣкается тремя балками: на 7-й верстѣ —Карагашомъ, на 13-й верстѣ -Красною и на 19-й—Каменною. Всѣ три балки неглубоки, съ отлогими спусками, вода проходитъ по нимъ не-

продолжительное время и проѣзда не затрудняетъ. Въ Суклеѣ, на балкѣ Колтовой, въ которой вода собирается въ значительномъ количествѣ, устроенъ мостъ. Грунтъ на всемъ протяженіи дороги черноземный, за исключеніемъ балокъ и склоновъ ихъ, такъ какъ въ балкахъ грунтъ наносный и зависитъ отъ качества размываемыхъ водою породъ; на склонахъ-же обнажаются подстилающіе черноземъ грунты. Спускъ съ лѣвой стороны въ балку Колкотовую глинисто-песчаный, а въ верхней части—хрящеватый. Спуски въ остальныя балки глинисто-песчаныя, участокъ-же дороги, по Кучургану,—песчано-иловатый. Въ экономическомъ отношеніи дорога, за исключеніемъ участковъ между Тирасполемъ и Суклеей, и отъ Павловки до Страсбурга, не имѣетъ никакого значенія, такъ какъ идетъ по степи, вдали отъ селеній и жители болѣе близкихъ къ ней деревень, расположенныхъ по Днѣстру, ею не пользуются. Участокъ отъ Павловки до Страсбурга совпадаетъ съ транзитною дорогою по Кучургану и по немъ происходитъ большое движеніе грузовъ, главнымъ образомъ, въ Одессу и на базары въ нѣмецкія селенія Одесскаго уѣзда, а также и въ самой Павловкѣ, гдѣ базары бываютъ черезъ двѣ недѣли; кромѣ того, много разныхъ грузовъ идетъ на станцію Кучурганъ, находящуюся въ разстояніи одной версты отъ Павловки. Участокъ отъ Тирасполя до Суклеи совпадаетъ съ дорогою, соединяющею большія приднѣстровскія селенія: Карагашъ, Слободзею, Чобруги, Коротное, и Глиное съ Тирасполемъ и Бендерами. Этимъ участкомъ провозятся грузы на желѣзную дорогу, и по немъ-же производится все мѣстное движеніе на базары въ обоихъ городахъ. На описываемой нами дорогѣ находятся слѣдующія сооруженія.

Описаніе сооруженія.

Мостъ въ селеніи Суклея, на 3-ей верстѣ отъ гор. Тирасполя, чрезъ балку Колкатовую. Мостъ деревянный, на каменныхъ устояхъ, пролетомъ въ $2^1/_2$ сажени. Устои сложены изъ мѣстнаго твердаго известняка, ломокъ селенія Красногорки, на известковомъ растворѣ. Глубина фундаментовъ устоевъ $2^1/_2$ аршина, ширина $2^1/_4$ аршина. Основаніе фундаментовъ заложено на лежняхъ изъ соснового лѣса. Ширина устоевъ 2 аршина. Русло между устоями замощено каменнымъ休 лоткомъ, сложеннымъ на цементномъ растворѣ; толщина лотка 12 вершковъ. Концы лотка укрѣплены фундаментами глубиною въ $^1/_2$ сажени и ши-

риною въ 1 аршинъ. Проѣзжая часть моста изъ дубоваго лѣса и состоитъ изъ 9-ти прогоновъ, двойнаго настила и перилъ. Прогоны изъ 6-ти вершковыхъ брусьевъ, настилъ изъ $2^1/_2$ дюймовыхъ досокъ, перила изъ 4-хъ вершковыхъ брусьевъ. Прогоны и нижній настилъ осмолены, перила-же окрашены сѣрою масляною краскою. При мостѣ, съ обѣихъ сторонъ, насыпаны земляныя дамбы общею длиною въ 75 саженей. На дамбахъ поставлены дубовыя надолбы. Ширина дамбъ $4^1/_2$ сажени. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ, между надолбами, четыре сажени.

Въ томъ видѣ, какъ мостъ существуетъ въ настоящее время и описанъ выше, онъ былъ устроенъ въ 1889 году. Ранѣе бывшій на этомъ мѣстѣ, и перешедшій отъ казны въ вѣдѣніе Земства, мостъ былъ деревянный, пролетомъ въ 15 саженей, съ каменными устоями, шестью свайными быками и двойнымъ настиломъ изъ сосновыхъ пластинъ и досокъ. Время постройки этого моста неизвѣстно, но, по всей вѣроятности, относилось къ пятидесятымъ годамъ.

Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

1) Въ первый разъ въ дѣлахъ Управы встрѣчается упоминаніе о Суклейскомъ мостѣ въ 1868 году. Въ докладѣ члена управы Лабутина объ осмотрѣ этого сооруженія говорится, что мостъ находится въ исправности, но надолбы на дамбахъ расхищены жителями. Въ 1870 году была представлена Управою на утвержденіе Уѣзднаго и Губернскаго Собраній смѣта, составленная инженеромъ Бутовичемъ, на *исправленіе устоевъ, дамбъ, постановку надолбъ и ремонтъ настиловъ и перилъ*, всего въ суммѣ 1433 р. 06 коп. По утвержденіи кредита на эти исправленія, членомъ управы Лабутинымъ было приступлено къ производству работъ, хозяйственнымъ способомъ, въ 1871 году, но за позднимъ временемъ, работы въ томъ же году не были окончены и продолжались весною и лѣтомъ 1872 года. Всего израсходовано было 1257 руб. 46 коп.

2) Въ 1876 году, инженеромъ Казанли была составлена смѣта на *исправленіе верхняго настила и полотна дамбъ*, на сумму 349 руб. 20 коп. Работы, по этой смѣтѣ, были произведены, хозяйственнымъ способомъ, въ 1877 году и обошлись въ 344 руб. 47 коп.

3) Въ 1879 году *производился мелкій ремонтъ моста*, хозяйственнымъ способомъ, на сумму 30 рублей.

3) Въ 1881 году *производился такой же ремонтъ*, на сумму 32 руб. 80 коп.

5) Въ томъ же 1881 году осмотръ моста показалъ, что сваи пришли въ совершенную негодность и что необходимо разобрать мостъ и произвести забивку новыхъ свай; но такъ какъ было тогда же признано, что пролетъ моста слишкомъ великъ, то, по порученію Управы, инженеромъ Александровымъ были составлены проектъ и смѣта *на разборку стараго моста, устройство новаго*—пролетомъ въ $2\frac{1}{2}$ сажени и на *засыпку пространства, остающагося свободнымъ послѣ разборки стараго моста*. Стоимость всѣхъ этихъ работъ была исчислена, по смѣтѣ, въ суммѣ 2411 руб. По утвержденіи кредита, работы были сданы, съ торговъ, подрядчику Василію Иванову за 2223 руб. 88 коп. и окончены имъ въ іюлѣ 1882 года.

Вновь устроенный мостъ былъ каменный, съ сжатымъ сводомъ толщиною въ 12 вершковъ; надъ мостомъ были устроены каменные парапеты высотою около $\frac{1}{2}$ сажени и толщиною въ 12 вершковъ. Проѣзжая часть была замощена. Кладка всѣхъ частей моста производилась на известковомъ растворѣ. Русло между устоями замощено было каменнымъ лоткомъ, толщиною въ 8 вершковъ, съ заливкою швовъ между камнями цементнымъ растворомъ.

Вслѣдствіе большой пологости свода, подъемъ котораго былъ около $\frac{1}{5}$ пролета, нѣкоторой неправильности въ кладкѣ его, а также и вслѣдствіе осадки самаго свода и устоевъ, спустя нѣкоторое время послѣ постройки моста, въ замкѣ свода образовалась большая продольная трещина, а въ пятахъ появились трещины, указывающія на раздробленіе опорныхъ камней отъ перегрузки ихъ. Сдѣланный въ 1886 году инженеромъ Соколовскимъ расчетъ устойчивости сооруженія, при данныхъ его размѣрахъ, выяснилъ недостаточную прочность опоръ, а наблюденія, произведенныя имъ же въ теченіи 1886 и 1887 годовъ, указали на постепенно продолжающееся, хотя и очень медленное увеличеніе разрушенія сооруженія. Не будучи увѣрена въ прочности моста и опасаясь несчастныхъ случаевъ при внезапномъ его разрушеніи, Управа поручила инженеру Соколовскому составить проектъ на перестройку его, съ замѣною каменнаго свода деревянною проѣзжею частію, что и было имъ исполнено въ 1888 году.

6) Работы *по постройкѣ моста* были взяты съ торговъ подрядчикомъ Давидомъ Леоновымъ въ 1889 году за 1369 руб. 50 коп. и осенью того-же года закончены. Помимо перестройки моста, имъ же было произведено *исправленіе дамбъ и сложенъ между устоями каменный лотокъ*, такъ какъ устроенный въ 82 году былъ размытъ водою и вынесенъ.

Мостъ при мѣстечкѣ Павловкѣ, черезъ рѣку Кучурганъ, на 28-й верстѣ отъ Тирасполя. Мостъ деревянный, на каменныхъ устояхъ, пролетомъ въ 20 саженей, съ восемью свайными быками. Устои моста сложены изъ тесаннаго камня, ломокъ селенія Карпово Одесскаго уѣзда, на известковомъ растворѣ. Размѣры фундаментовъ: глубина 3½ аршина, ширина 2½ аршина; ширина устоевъ 2 аршина. Проѣзжая часть сосноваго лѣса и состоитъ: изъ пяти рядовъ прогоновъ, укрѣпленныхъ подбалками и подушками, двойнаго настила и перилъ. Прогоны и ихъ укрѣпленія изъ 6-ти вершковыхъ брусьевъ; настилы: нижній изъ 2½ вершковыхъ пластинъ, верхній изъ 1½ дюймовыхъ еловыхъ досокъ. Перила на мосту временныя, легкой конструкціи, изъ еловыхъ пластинъ. Сваи, по пяти штукъ въ каждомъ ряду, сосновыя 6-ти вершковыя, укрѣплены насадками и діагональными схватками. Для огражденія моста отъ ледохода были устроены восемь ледорѣзовъ, но они въ настоящее время сгнили и совершенно развалились. При мостѣ, съ обѣихъ сторонъ, насыпаны земляныя дамбы, общею длиною въ 190 саженей. Ширина дамбъ 4 сажени. На дамбахъ поставлены надолбы, но въ настоящее время большая часть ихъ сгнила, а нѣкоторыя расхищены мѣстными жителями. Ширина проѣзжей части моста и дамбъ, между надолбами, 10 аршинъ. Сооруженіе, въ общемъ, ветхое и предполагается къ перестройкѣ. Описаніе сооруженія.

Въ томъ видѣ, какъ мостъ описанъ, онъ былъ построенъ въ 1861 году казною, вмѣсто бывшаго ранѣе небольшаго деревяннаго мостика, стоявшаго саженяхъ въ 50-ти выше, по теченію.

1) Въ первый разъ мостъ исправлялся Земствомъ въ 1868 году, при этомъ *производился ремонтъ верхней настилки моста* дубовыми 2-хъ дюймовыми досками и *укладка разъѣзжаго бруса*. Работы были исполнены, хозяйственнымъ способомъ, за 178 руб., причемъ отъ продажи старыхъ досокъ получено 6 руб. 50 коп. Всего-же израсходовано 165 рублей. Описаніе ремонтовъ и перестроекъ.

2) Въ 1872 году *мостъ капитально исправлялся* по смѣтѣ, составленной инженеромъ Бутовичемъ, при этомъ была произведена *постановка дубовыхъ надолбъ на дамбахъ, устроено восемь ледорѣзовъ и ремонтировались перила и настилы.* Работы исполнены были, хозяйственнымъ способомъ, членомъ управы Лабутинымъ за 2241 руб. 13 коп.

3) Въ 1877 году произведена была *постановка упавшихъ перилъ и мелкій ремонтъ настила.* Работы исполнены, хозяйственнымъ способомъ, членомъ управы Лабутинымъ за 57 руб.

4) Въ 1878 году произведенъ былъ, хозяйственнымъ способомъ, *мелкій ремонтъ перилъ и настила,* за 24 руб. 80 коп.

5) Въ 1879 году, вслѣдствіе сообщенія Губернской Управы о включеніи бывшей Тираспольско-Одесской почтовой дороги въ число военныхъ дорогъ, и необходимости произвести исправленіе Павловскаго моста, какъ начинающаго приходить въ негодность, Уѣздная Управа поручила инженеру Александрову составить смѣту необходимыхъ для ремонта работъ. По утвержденіи составленной на сумму 1882 рубля 42 коп. смѣты, были назначаемы три раза торги, но всѣ три раза они не состоялись, а между тѣмъ замѣчено было, что мостъ пришелъ въ еще большую негодность, такъ что въ 1879 году Управа должна была закрыть проѣздъ по немъ. Созванная въ томъ же году коммиссія изъ представителей губернской и уѣздной управъ, послѣ осмотра моста нашла, что его необходимо перестроить вновь, причемъ новый мостъ и дамбы поднять на 1 аршинъ выше прежняго, въ виду того, что подпоромъ воды, образуемымъ желѣзнодорожною насыпью, мостъ заливался совершенно.

Исчисленная Александровымъ на эти работы смѣта, въ суммѣ 5596 руб. 89 коп., была утверждена и работы сданы, съ торговъ, подрядчику Ивану Шаповаленко, за 5300 руб.

Въ томъ же 1879 году, въ виду временной поддержки моста, *было произведено, хозяйственнымъ способомъ, мелкое исправленіе его* на сумму 64 руб. 80 коп.

6) Подрядчикомъ Шаповаленко было приступлено къ *перестройка моста* въ 1879 г., закончены же работы были въ слѣдующемъ—1880 году. Всего перестройка обошлась въ 5332 руб.

06 коп., причемъ въ эту сумму вошли: сверхсмѣтный расходъ на осмолку нижняго настила и свай—въ 69 руб. 86 коп., а также и 112 руб. за устройство копра для забивки свай.

7) Въ 1885 году *исправлялась, хозяйственнымъ способомъ, верхняя настилка* на сумму 14 руб.

8) Въ 1887 году были *поддѣланы концы сгнившихъ прогоновъ у праваго устоя, а также замѣнены, новыми, сгнившіе подбалки у тѣхъ-же прогоновъ*; кромѣ того, *прогоны около устоя подкрѣплены упоромъ* изъ пяти сосновыхъ, врытыхъ въ землю, брусьевъ, съ продольною по нимъ насадкою и связаны съ брусьями желѣзными скобами. Работы производились, по указанію инженера Соколовскаго, подрядчикомъ Бѣлобородовымъ и обошлись въ 60 руб.

9) Въ 1890 году *производился, хозяйственнымъ способомъ, ремонтъ верхней настилки моста*, на сумму 96 руб. 70 коп.

10) Въ 1891 году, также *хозяйственнымъ способомъ, ремонтировались перила и верхній настилъ* на сумму 27 р. 15 к.

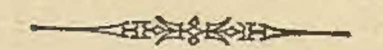
11) Въ 1893 г. *производились: исправленіе и установка на мѣсто перилъ*, снесенныхъ бурею, *мелкій ремонтъ верхняго настила и укрѣпленіе 4-хъ среднихъ свайныхъ быковъ діагональными схватками* изъ еловыхъ 5-ти вершковыхъ бревенъ. Работы были исполнены, хозяйственнымъ способомъ, по указанію инженера Соколовскаго, за 297 руб. 15 коп.

12. Въ 1894 г. *ремонтировалась, сплошь, вся верхняя настилка* $1^1/_2$ дюймовыми еловыми досками, и *незначительная часть нижней* еловыми 5-ти вершковыми пластинами и *устроены новыя перила*, легкой конструкціи, вмѣсто старыхъ, совершенно сгнившихъ. Работы производились, по указанію инж. Соколовскаго хозяйственнымъ способомъ, и обошлись въ 204 р. 65 к.

Кромѣ ремонта двухъ описанныхъ выше сооруженій, Земствомъ производилось исправленіе дороги съ южной стороны желѣзнодорожной насыпи черезъ Кучурганъ, на самой границѣ уѣзда, при въѣздѣ въ Страсбургъ. Въ этомъ мѣстѣ, отъ размыва карьера, изъ котораго бралась земля для насыпи, образовалась глубокая промоина, затруднявшая проѣздъ по дорогѣ. Въ 1882 году, по смѣтѣ, составленной инженеромъ Александровымъ, эта

промоина была засыпана и съ западной стороны насыпи поставлено 10 надолбъ. Работы эти были сдѣланы поселяниномъ Страсбурга Фердинандомъ Крафтомъ, за 234 руб. 80 коп. Во время большаго весенняго половодія въ слѣдующемъ 1883 году насыпь была размыта и снесена водою. Послѣ этого мѣстные жители сами производили исправленіе дороги, и въ настоящее время проѣздъ въ этомъ мѣстѣ не затруднителенъ, отчасти вслѣдствіе заноса промоины пескомъ и глиною и расширенія ея, причемъ вода проходитъ по ней очень мелкимъ протокомъ, а затѣмъ и вслѣдствіе ежегодныхъ исправленій обывателями.

Въ 1871 году, еще при существованіи почтоваго тракта, производился ремонтъ полотна дороги отъ Тирасполя до Парканъ, на что израсходовано было 100 рублей.



Названіе трактовъ	НАЗВАНІЕ СООРУЖЕНІЙ	Стоимость сооруженій, перешедшихъ отъ казны (Руб. К.)	Расходы на постройку, ремонты и перестройку сооруженій по годамъ (Руб. К.): 1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	Общій итогъ (Руб. К.)
Дубоссарскій почтовый трактъ	Малоештскій мостъ	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	70	32 70	—	—	—	98	—	—	—	19	—	—	451 59	—	—	666 43	—	—	21 46	—	—	—	—	—	1359 18
	Надолбы на спускѣ къ Малоештскому мосту	—	—	—	—	—	—	243 25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	283 25
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Мостовая на спускѣ въ Ташлыкъ	900	—	—	—	—	—	2058 81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2058 81
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	180 25	—	197 50	—	—	—	384 17	—	90	—	1101 20	—	76	4 65	—	—	589 37	30	—	37 72	200	—	657 50	—	3548 36
	Ташлыкскій мостъ	8000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	29 80	—	3804 58	—	—	—	—	682 26	—	830 80	—	—	—	33 50	1859 57	137	—	163 60	—	—	—	1337 38	—	—	848	—	—	—	9726 49
	Зиминовскій мостъ въ Григоріополѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	828 45	—	—	—	132	—	—	—	—	—	—	960 45
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	30	—	30	—	—	80
	Подпорныя стѣнки у Григоріополя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115 28	—	—	—	—	82	170	—	—	—	—	367 28
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Дамба съ мостами на Тамашлыкѣ	700	—	—	—	—	—	—	3465 60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3465 60
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	192 42	—	55	—	—	50	45 35	30	1015 23	30	30	30	39	59 80	669 75	30	317 70	198 70	—	169 20	90	96 86	—	—	15	—	164 70	3308 71
	Мостовая на спускѣ въ б. Тамашлыкъ	—	—	—	—	—	—	690	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	690
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	335	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	335
	Мостъ въ городѣ Дубоссарахъ	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонтъ полотна дороги	—	—	—	—	—	406	54 15	122	189	492 52	144 36	122	136	20	—	76 50	61	61	61	—	50	—	—	50	—	130	100	—	—	—	—	2269 53
	Устройство парома въ Дубоссарахъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	869 75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	869 75
	Итого по тракту	10600	—	—	29 80	192 42	4210 58	3101 21	3837 85	215 70	740 02	871 97	152	2080 03	1303 92	30	196 50	152 50	3060 57	1202 75	557 59	1479 68	198 70	706 43	828 57	1589 38	330 32	337 72	1048	45	657 50	164 70	29321 41
Одесско-Балтскій почтовый трактъ	Каменная труба при сел. Андреевкѣ	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 65
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	13 65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 28
	Каменная труба при сел. Елизаветовкѣ	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	21 28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Мостъ при Малой Жеребковой	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	975 62
	Ремонтъ полотна дороги	—	—	—	—	—	—	302	78	117	81 48	89 64	78	64	—	—	48 50	39	39	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Итого по тракту	1200	—	—	—	34 93	—	302	78	117	81 48	89 64	78	64	—	—	48 50	39	39	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1010 55
Дубоссарско-Балтская военно-транзитн. дорога	Мостовая на спускѣ въ б. Сухой Ягорлыкъ	—	—	—	—	—	—	1979 39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1979 39
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	884 10	—	—	—	1752 43	290 20	—	—	—	—	—	—	2948 73
	Ягорлыцкій мостъ	1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	21 60	—	—	—	—	—	—	100	—	43 47	—	—	190 60	270	—	17 75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	643 42
	Итого по тракту	1500	—	—	—	—	—	2000 99	—	—	—	—	—	—	122	—	43 47	—	—	190 60	1154 10	—	17 75	—	1752 43	290 20	—	—	—	—	—	—	5571 54
Подъѣздной путь Захарьевка-Затишье	Мостъ въ Захарьевкѣ черезъ б. Кашарку	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3200	3200
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Мостъ въ Захарьевкѣ черезъ Кучурганъ, большій	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2185	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	2217
	Мостъ въ Захарьевкѣ черезъ Кучурганъ, меньшій	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1365	—	—	—	—	—	1365
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29 70	29 70
	Мостъ на б. Гедеримовой	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2500	2500
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонтъ полотна дороги	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	50
	Итого по тракту	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3550	—	50	—	—	5761 70	9361 70
Подъѣздной путь Веселый-Кутъ-Гросулово	Мостъ на б. Водяной	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	783 90	—	—	—	—	—	783 90
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4 42	—	8 42
	Мостъ на б. Тятрѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	681 61	—	—	—	—	—	681 61
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
	Мостъ на б. Савицкой	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	694 33	—	—	—	—	—	694 33
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
	Итого по тракту	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2159 84	—	—	13	4 42	—	2177 26
Подъѣздной путь Петровѣровка-Веселый-Кутъ	Мосты въ Горьевомъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2381	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3200	1103 43	—	—	—	—	6684 43
	Ремонты и перестройка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	76 00	—	—	—	—	276
	Цебриковскій мостъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7815 65	—	7815 65
	Ремонты и перестройка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Итого по тракту	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2381	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3400	1179 43	—	—	7815 65	—	14776 8
Подъѣздной путь Розаліевка-Раздѣльная	Мосты въ сел. Розаліевкѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6896 85	1534	—	—	8430 85
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Итого по тракту	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6896 85	1534	—	—	8430 85
Подъѣздной путь Катаржино-Раздѣльная	Мостъ въ Катаржино	2000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	592	—	—	—	—	—	—	—	—	—	368	—	—	—	—	—	—	—	960
	Спускъ грунтовой и мостовая на б. Свиной	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	548 76	548 76
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Исправленіе дороги	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	13
	Итого по тракту	2000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	592	—	—	—	—	—	—	—	—	—	368	—	—	—	13	—	—	548 76	1521 76
Бендеро-Вознесенскій трактъ	Парканская дамба	5000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3465 77	1341 16	—	—	—	—	—	—	—	4806 93
	Ремонты и перестройки	—	—	—	100	—	149 10	—	727 70	—	—	—	—	800 92	437 98	—	—	—	—	—	—	6 59	25 35	21 30	—	353	—	—	—	505 57	337	—	3464 51
	Два моста при Парканской дамбѣ. „Не существуютъ“	12000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	1642	203 87	12 60	13 40	124 90	28 50	1597 5	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3671 72
	Мостъ въ Тирасполѣ	3500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	15	720 42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	735 42
	Мостъ въ сел. Кардамычево	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4980 17	—	—	—	4980 17
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Жеребковскіе мосты	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4031 7	—	—	2067 89	—	—	2139 50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8238 46
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	78	—	200	—	350	—	—	—	—	—	—	—	728
	Березовскій спускъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	290 41	—	—	—	—	—	118 50	—	408 91
	Итого по тракту	20500	—	—	1742	218 87	882 12	13 40	852	28 50	1597 5	—	—	800 92	4519 5	—	—	2067 89	100	—	2217 50	6 59	225 35	3487 7	1981 57	353	—	—	4980 17	505 57	455 50	—	27034 12
Тираспольско-Одесская военно-транзитная дорога	Мостъ въ сел. Суклея	7000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2223 88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2223 88
	Ремонты и перестройки	—	—	—	—	—	—	—	1257 46	—	—	—	344 47	—	—	30	—	32 80	—	—	—	—	—	—	—	1369 50	—	—	—	—	—	—	3034 23
	Мостъ въ сел. Павловкѣ	8500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ремонты и перестройки	—	—	—	171 50	—	—	—	2241 13	—	—	—	—	57	24 80	64 80	5332 06	—	—	—	—	14	—	60	—	—	96 70	27 15	—	297 15	204 65	—	8590 94
	Ремонтъ полотна дороги	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	234 80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	334 80
	Итого по тракту	15500	—	—	171 50	—	—	100	3498 59	—	—	—	344 47	57	24 80	94 80	5332 6	32 80	2458 68	—	—	14	—	60	—	1369 50	96 70	27 15	—	297 15	204 65	—	14183 85
	ВСЕГО	51300	—	—	1943 30	446 12	5092 70	5517 60	8266 44	361 20	2418 55	961 61	574 47	3002 5	8942 77	124 80	5620 58	2292 19	5658 25	1432 35	3929 19	1500 27	441 80	4253 50	4930 57	3602 8	9536 86	1544 30	12988 2	2394 72	9137 72	6475 16	113389 12


2007111599